

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	整備新幹線整備事業			担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始年度	平成4年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	幹線鉄道課、施設課		幹線鉄道課長 足立 基成 施設課長 酒井 浩二			
会計区分	一般会計									
根拠法令(具体的な条項も記載)	全国新幹線鉄道整備法第13条			関係する計画、通知等	国土形成計画(全国計画) (平成27年8月14日閣議決定)					
主要政策・施策	観光立国			主要経費	公共事業					
事業の目的(目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	我が国の基幹的な高速輸送体系を形成するため、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、我が国の多重的な幹線交通体系の確保に不可欠であり、かつ環境にも優しい公共交通機関である整備新幹線を着実に整備する。									
事業概要(5行程度以内。別添可)	<p>全国新幹線鉄道整備法に基づき、国土交通大臣から建設主体として指名された(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設を行う以下の路線について、事業費の一部を助成する。</p> <p>①北海道新幹線(新函館北斗～札幌)〔新青森・新函館北斗間の開業から概ね20年後完成予定〕としているが、政府・与党申合せ(H27・1・14)では完成・開業時期を令和17年度から5年前倒しし、令和12年度末の完成・開業を目指すこととなった。</p> <p>②北海道新幹線(新青森～新函館北斗)〔平成28年3月26日完成・開業〕</p> <p>③北陸新幹線(金沢～敦賀)〔長野・金沢間の開業から概ね10年後完成予定〕としているが、政府・与党申合せ(H27・1・14)では完成・開業時期を令和7年度から3年前倒しし、令和4年度末の完成・開業を目指すこととなった。</p> <p>④九州新幹線(武雄温泉～長崎)〔認可(平成20年3月)から概ね10年程度で完成予定〕としているが、政府・与党申合せ(H27・1・14)では完成・開業時期を令和4年度から可能な限り前倒しすることとなった。</p> <p>※負担割合 国:2/3、地方公共団体:1/3</p>									
実施方法	補助									
予算額・執行額(単位:百万円)		平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求				
	予算状況	当初予算	75,450	75,450	79,192	80,372	80,372			
		補正予算	-	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	50,626	42,340	45,351	33,749				
		翌年度へ繰越し	▲ 42,340	▲ 45,350	▲ 33,749	-				
		予備費等	-	-	-	-	-			
		計	83,736	72,440	90,794	114,121	80,372			
		執行額	83,736	72,440	90,794					
		執行率(%)	100%	100%	100%					
		当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	111%	96%	115%					
令和2・3年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由						
	整備新幹線整備事業費補助	80,372	80,372							
	その他	0	0							
	計	80,372	80,372							
成果目標及び成果実績(アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度
	平成27年度に目標値設定を行い、令和4年度に、鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数を140万人まで引き上げる。	鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	成果実績	万人	130	95	305			
			目標値	万人	-	-	-		140	
			達成度	%	93	68	218			
根拠として用いた統計・データ名(出典)	整備新幹線の開業効果に関する調査(平成31年度:整備新幹線建設推進高度化事業)									

成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 4 年度	
	鉄道建設について、以下の時期までに完成・開業させることを目指す。 北陸新幹線(金沢～敦賀間)：令和4年度末、九州新幹線西九州ルート(武雄温泉～長崎間)：令和4年度 ※北海道新幹線は第5期中期計画で目標設定を行う。	完成・開業した整備延長	成果実績		km	149	149	149		
			目標値		km	-	-	-		340
			達成度		%	44	44	44		
根拠として用いた統計・データ名(出典)	独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(第4期中期計画3.(1)①) https://www.jrnt.go.jp/01Organization/Plan/pdf/keikaku4.pdf									
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込	
	建設を行っている線区数	活動実績		建設線区数	5	4	4	-	-	
		当初見込み		建設線区数	5	4	4	4	4	
単位当たり コスト	算出根拠			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込		
	執行額/建設線区数	単位当たりコスト		百万円	16,747	18,110	22,698	28,530		
		計算式		執行額/建設線区数		83,736/5	72,440/4	90,794/4	114,120/4	
政策評価、 新経済・財政再生計画との関係	政策	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化								
	施策	23 整備新幹線の整備を推進する								
	測定指標	定量的指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 - 年度	目標年度 4 年度
		鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	実績値		万人	130	95	305	-	-
			目標値		万人	-	-	-	-	140
	取組事項	分野:								
	(第一階層) KPI	KPI(第一階層)			単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		成果実績								
		目標値								
	(第二階層) KPI	KPI(第二階層)			単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
成果実績										
目標値										
達成度 %										
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係										
2019										

事業所管部局による点検・改善

項目		評価	評価に関する説明	
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	整備新幹線は、我が国の基幹的な高速輸送体系を形成し、地域間の移動時間を大幅に短縮させて関係する地域社会の振興や経済活性化に大きな効果をもたらすとともに、我が国の多重的な幹線交通体系の確保に不可欠であり、国民や社会のニーズを的確に反映している。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	新幹線の建設は複数の地方自治体にまたがって計画するものであり、地方自治体や民間が個別に立案し実施することは非効率であるため、国が実施する必要がある。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	整備新幹線は、我が国の多重的な幹線交通体系の確保に不可欠であり、極めて優先度が高いものである。	
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。	○	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、「調達等合理化計画」を作成し、原則として一般競争入札等としている。	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有		
	競争性のない随意契約となったものはないか。	有		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○	全国新幹線鉄道整備法に基づき、事業費の費用負担が行われており、受益者との負担は適切に行われている。	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	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、「調達等合理化計画」を作成し、原則として一般競争入札等とすることや、事業内容を精査し、必要最小限の内容を見極めるなど、コスト削減に努めている。	
	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。	○	同上	
	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。	○	費目・用途は事業目的に即し、整備新幹線の整備に真に必要なものに限定されている。	
	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	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	用地取得などに伴う地権者との価格協議及び道水路付替協議の難航や、トンネル工事における事前に予測することが困難な地質不良等による工事の進捗の遅れ等によるものである。	
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	整備中の区間において、コスト削減や工事の着実な推進に向け、設計・施工方法等の見直しに努めている。	
	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	平成28年3月26日の北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)の開業により、5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数が増加した。	
	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。	○	整備中の区間において、コスト削減や工事の着実な推進に向け、設計・施工方法・入札契約手続き等の見直しを進めており、効果的かつ低コストで実施できるよう努めている。	
関連事業	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	見込みに見合った活動実績となっている。	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設は全国新幹線鉄道整備法に基づき、営業主体に貸付が行われ、十分に活用されている。	
	関連する事業がある場合、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)	-	類似の事業は特段ない。	
	所管府省名	事業番号		事業名
点検・改善結果	点検結果	建設を行っている区間の整備を着実に進めている。また、北陸新幹線(長野・金沢間)については平成27年3月に開業し、北海道新幹線(新青森・新函館北斗間)については、平成28年3月に開業している。		
	改善の方向性	事業の着実な推進にあたっては、引き続き、工事費の縮減、機構の入札・契約手続きの改善に努めていくこととしている。		
外部有識者の所見				
引き続き工費縮減を図りながら、事業を進めて頂きたい。				
行政事業レビュー推進チームの所見				
一部の改善内容	令和元年度は前年度に比較して繰越額が減少したが、依然として多額の繰越が発生していることから、引き続き適切な予算の執行に努めるべきである。			

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執行等
改善

引き続き、所見を踏まえ、各線区ごとの進捗状況を定期的に確認するなど繰越の縮減を行い、適切な予算の執行に努める。

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	273	平成23年度	250	平成24年度	259	平成25年度	256
平成26年度	249	平成27年度	252	平成28年度	260	平成29年度	249
平成30年度	0249						
平成31年度	国土交通省 (0249)						

※令和元年度実績を記入。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。

国土交通省
90,794百万円 ※1
 執行額(交付額)ベース

〔工事実施計画の認可、補助金の交付〕



A.独立行政法人
 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
90,865百万円 ※2
 (執行額ベース、H30繰越を含む)

〔工事の実施及び工事に係る調査・設計、用地取得、管理費〕



【総合評価方式 等 ※3】

B.民間企業
 (437件)
 76,018百万円

〔工事の実施、調査・測量・
 設計、その他諸役務〕

【委託】

C.民間企業等
 (302件)
 12,033百万円

〔営業する鉄道に隣接する区間の工
 事、電柱等の支障物移転の工事、〕

【特命随意契約】

D.個人等
 (3,533件)
 2,504百万円

〔用地補償〕

- ※1 H30年度予算の繰越を含み、R元年度予算の繰越は含まない。
 ※2 補助金の交付は概算払いにより行っているため、執行額と交付額で差額が生じる。
 ※3 発注方式は下記の通り。
1. 総合評価方式・・・技術評価と価格により落札者を特定するもの。
 2. プロポーザル方式・・・技術提案により落札者を特定するもの。
 3. 一般競争入札・・・価格競争により落札者を特定するもの。
 4. 少額随意契約・・・少額(工事250万、役務100万以下)のもの。
 5. 随意契約・・・トンネル工事などで、発注規模から1つの工事を複数の別件名としたものの、同一企業が受注することで安価になると判断されるもの等。

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			B.佐藤・三軌・日本建設技術JV		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	用地費	用地取得に係る補償費等	2,504	本工事費	九州新幹線に係る工事の実施	1,650
	本工事費	工事の実施、調査、設計、その他諸役務	88,052			
	管理費等	人件費、旅費、事務経費等	309			
計		90,865	計		1,650	
	C.九州旅客鉄道(株)			D.札幌駅総合開発(株)		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	本工事費	九州新幹線に係る工事の実施	4,653	用地費	用地補償	66
	計		4,653	計		66
費目・使途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載						
				チェック		

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	4020005004767	整備新幹線等の建設、保 有、貸付	90,865	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	佐藤・三軌・日本建 設技術JV	-	九州新幹線に係る工事の 実施	1,650	一般競争契約 (総合評価)	1	100%	山間部工事であること、工 用道路仮橋の延長が長いこ と、短いトンネルが3本あ るなど、工事工種が多いこ とから、工程、採算性及び 企業体職員等の確保が困 難であると考え、参加を 回避したものであると思わ れる。今後調達等合理化計 画を基に公正性・透明性の 確保に努める。
2	熊谷・大本・橋本川 島・和工JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,591	一般競争契約 (総合評価)	12	89%	
3	奥村・日本国土・札 建・山田JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,403	一般競争契約 (総合評価)	3	92.5%	
4	鹿島・五洋・宮坂・荒 井JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,303	一般競争契約 (総合評価)	12	89.2%	
5	戸田・伊藤・初本・平 洋・北海道軌道施設 JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,274	一般競争契約 (総合評価)	12	89.1%	
6	鉄建・りんかい日産・ 西海興業JV	-	九州新幹線に係る工事の 実施	1,219	一般競争契約 (総合評価)	4	91.1%	
7	飛島・大豊・齊藤・白 木JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,192	一般競争契約 (総合評価)	7	90.4%	
8	鉄建・アイサワ・福 津・西江JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,169	一般競争契約 (総合評価)	14	89.2%	
9	フジタ・株木・石山・ 砂子JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,126	一般競争契約 (総合評価)	11	89.3%	
10	岩田地崎・熊谷・不 動テトラ・相互JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,125	一般競争契約 (総合評価)	13	87.6%	

C

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	九州旅客鉄道株	6290001012621	九州新幹線に係る工事の 実施(21件)	4,653	その他	-	-	
2	北海道旅客鉄道株	4430001022657	北海道新幹線に係る工事 の実施(13件)	3,609	その他	-	-	
3	西日本旅客鉄道株	1120001059675	北陸新幹線に係る工事の 実施(20件)	2,750	その他	-	-	
4	日本貨物鉄道株	7011001068366	北陸新幹線に係る工事の 実施(10件)	96	その他	-	-	
5	西日本旅客鉄道株	1120001059675	北陸新幹線に係る工事用 資材の調達(2件)	83	その他	-	-	
6	倶知安町	4000020014001	北海道新幹線に係る工事 の実施(4件)	53	その他	-	-	
7	北斗市	3000020012360	北海道新幹線に係る工事 の実施(3件)	37	その他	-	-	
8	北陸電力株	7230001003022	北陸新幹線に係る工事の 実施(63件)	26	その他	-	-	
9	石川県	2000020170003	北陸新幹線に係る工事の 実施(5件)	24	その他	-	-	
10	諫早市	5000020422045	九州新幹線に係る工事の 実施(1件)	23	その他	-	-	

D

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	札幌駅総合開発株	2430001024515	北海道新幹線に係る補償	66	随意契約 (その他)	-	-	
2	個人		北海道新幹線に係る補償	54	随意契約 (その他)	-	-	
3	個人		北海道新幹線に係る補償	54	随意契約 (その他)	-	-	
4	個人		北海道新幹線に係る補償	48	随意契約 (その他)	-	-	
5	本田興業株	5430001051829	北海道新幹線に係る補償	46	随意契約 (その他)	-	-	
6	個人		北海道新幹線に係る補償	44	随意契約 (その他)	-	-	
7	個人		北海道新幹線に係る補償	42	随意契約 (その他)	-	-	
8	個人		北海道新幹線に係る補償	40	随意契約 (その他)	-	-	
9	株)フルヤ総業	6020001021640	北海道新幹線に係る補償	38	随意契約 (その他)	-	-	
10	飛騨運輸株	2200001025131	北陸新幹線に係る補償	13	随意契約 (その他)	-	-	

令和2年度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	
事業開始年度	平成9年度	事業終了(予定)年度	終了予定なし	担当課室	幹線鉄道課、施設課、貨物室	幹線鉄道課長 足立基成 施設課長 酒井浩二 貨物鉄道政策室長 軽部 努	
会計区分	一般会計						
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27年8月14日閣議決定)		
主要政策・施策				主要経費	その他の事項経費		
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、環境影響評価、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円滑な進捗やコスト縮減などを図る。また、貨物列車走行調査を実施することにより、貨物列車と新幹線の共用走行区間において必要とされる安全確保等の手法の技術的検証を行い、速度向上の実現を目指すことにより、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) <ul style="list-style-type: none"> ・環境影響評価 環境影響評価法に基づき、環境影響評価項目の選定及び対象に関する調査を行う。 ・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。 ・貨物列車走行調査 貨物列車と新幹線の共用走行区間における速度向上の実現に必要な安全確保等の手法の技術的検証を行う。 						
実施方法	補助						
予算額・執行額 (単位:百万円)			平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求
	予算 の 状 況	当初予算	2,600	2,500	1,561	1,438	1,438
		補正予算	-	-	-	-	-
		前年度から繰越し	557	644	620	898	-
		翌年度へ繰越し	▲ 644	▲ 620	▲ 898	-	-
		予備費等	-	-	-	-	-
	計		2,513	2,524	1,283	2,336	1,438
	執行額		2,512	1,490	1,283	-	-
	執行率 (%)		100%	59%	100%	-	-
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		97%	60%	82%	-	-
令和2・3年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由			
	整備新幹線建設推進高度化等事業費補助金	1,438	1,438				
	その他	0	0				
	計	1,438	1,438				

成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 4年度	目標最終年度 4年度		
	平成27年度に目標値設定を行い、令和4年度に、鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数を140万人まで引き上げる。	鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	成果実績		万人	130	95	305			
目標値				万人	-	-	-	-	140		
達成度				%	93	68	218				
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	整備新幹線の開業効果に関する調査(整備新幹線建設推進高度化等事業)										
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 4年度	目標最終年度 4年度		
	本事業で実施された土木経済調査のうち、調査終了から5年を経過した時点での実用化率を50%とする。	実用化された調査課題数の割合 計算式: 調査終了後5年以内の調査課題の実用化件数/全件数	成果実績		%	86	75	67			
			目標値		%	50	50	50	50		
達成度				%	172	150	134				
根拠として用いた統計・データ名 (出典)	土木経済調査(整備新幹線建設推進高度化等事業)										
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込		
	本事業で調査を行った件数	活動実績		件	34	29	38	-	-		
		当初見込み		件	32	17	26	44	-		
単位当たり コスト	算出根拠			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込			
	実績額/調査件数	単位当たりコスト		百万円	74	51	34	53			
		計算式	実績額/調査件数			2,512/34	1,490/29	1,283/38	2,331/44		
政策評価、 新経済・ 財政再生計画との関係	政策	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化									
	施策	23 整備新幹線の整備を推進する									
	測定指標	定量的指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 4年度	目標年度 4年度	
		鉄道整備等により5大都市からの鉄道利用所要時間が新たに3時間以内となる地域の人口数	実績値		万人	130	95	305			
			目標値		万人	-	-	-	-	140	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係										
	本事業は新幹線建設の円滑な進捗やコスト削減を図るための調査等を行うものであり、整備新幹線の工事の円滑な実施又は整備方策の検討に必要な事業である。										
	新経済・ 財政再生計画 改革工程表 2019	取組事項	分野:	-							
		(第一階層) KPI	KPI (第一階層)			単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
			成果実績								
目標値											
達成度			%								
(第一階層) KPI		KPI (第一階層)			単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
		成果実績									
	目標値										
達成度		%									
本事業の成果と取組事項・KPIとの関係											
-											

事業所管部局による点検・改善

	項目	評価	評価に関する説明	
国費投入の必要性	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。	○	新幹線建設の円滑な進捗やコスト縮減を図るための調査等であり、国民や社会のニーズを的確に反映している。	
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	新幹線の建設は複数の地方自治体にまたがって計画するものであり、地方自治体が個別に立案し実施することは非効率であるため、国が実施する必要がある。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	新幹線建設の円滑な進捗やコスト縮減を図るための調査等であり、極めて優先度が高いものである。	
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。	○	業務委託にあたっては、真にやむを得ないものを除き、競争性のある契約方式により支出先を選定しており競争性は確保されている。結果的に一者応札又は一者応募とはなったものについても、企画競争若しくは公募を行うことにより、競争性及び透明性を担保している。また、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、調達等合理化計画に基づき点検を実施するとともに、公告期間の拡大など一層の競争性の確保に努めることとしている。	
	一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。	有		
	競争性のない随意契約となったものはないか。	有		
	受益者との負担関係は妥当であるか。	-		
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	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、「調達等合理化計画」を作成し、原則として一般競争入札等とすることや、事業内容を精査し、必要最小限の内容を見極めるなど、コスト縮減に努めている。	
	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。	○	同上	
	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。	○	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。	
不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-			
繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	○	北海道新幹線の青函共用走行区間での貨物列車走行調査において、令和元年度は冬期走行試験を実施する予定であったが、想定外の暖冬により積雪がほとんど無い状態が続いたため、冬期走行試験の実施が困難となり、年度内の事業の完了が困難になった等の理由による。		
その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	貨物列車走行調査において、コスト縮減や調査の着実な実施に向け、設計・試験等の見直しに努めている。		
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	目標値に近い数字を維持しており、成果実績は成果目標に見合ったものになっている。	
	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。	-		
	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。	○		
関連事業	関連する事業がある場合、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)	-		
	所管府省名	事業番号		事業名
点検・改善結果	点検結果	着工後の新幹線建設の円滑な進捗やコスト縮減等を更に図るために必要なものとして適正に実施されている。		
	改善の方向性	各調査について引き続き調査内容の精査及び入札・契約手続の適正化によるコスト縮減に努める。		

外部有識者の所見

繰り越しの要因も天候事由によるものであり、引き続き、コスト削減を図りながら事業を継続されたい。

行政事業レビュー推進チームの所見

一
部
の
改
善
内
容

多額の繰越については昨年度のチーム所見でも指摘したところであるが、天候事由によるものがある等、避けられない理由での繰越があるものの、繰越額の縮減に向け、引き続き適切な予算の執行に努めるべきである。

所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況

執
行
等
改

引き続き、所見を踏まえ、進捗状況を確認するなど繰越の縮減を行い、適切な予算の執行に努める。

備考

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	282	平成23年度	259	平成24年度	268	平成25年度	257
平成26年度	250	平成27年度	253	平成28年度	261	平成29年度	250
平成30年度	250						
平成31年度	国土交通省 (0250)						

※令和元年度実績を記入。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。

国土交通省
1,283百万円

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設計施工法等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円滑な進捗やコスト縮減などを図る。また、貨物列車と新幹線の共用走行区間において必要とされる安全確保等の手法の技術的検証を行い、速度向上の実現を目指す。

↓
【補助金等交付】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
1,283百万円

- ・環境影響評価
本調査は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、環境影響評価法に基づき、環境影響評価項目の選定及び対象に関する調査を行う。
- ・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、整備新幹線の未着工区間に関して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、当該ルートにおける橋梁やトンネルなどの構造物の設計施工法等について調査・検討を行う。
- ・貨物列車走行調査
本調査は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、貨物列車と新幹線の共用走行区間において、安全性を確保しつつ新幹線列車を高速走行させるための技術的な調査・検討を行う。

↓
【随意契約(その他、企画競争、公募)、指名競争契約(最低価格)等】

B. 民間事業者等(20社)
1,033百万円

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、整備新幹線の環境影響評価、整備新幹線未着工区間の設計施工法等調査、経済設計調査、貨物列車走行調査を実施する。

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)

費目・用途 <small>(「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。費目と用途の双方で実情が分かるように記載)</small>	A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.北海道旅客鉄道株式会社		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	設計施工法等調査	北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の地質調査、概略設計等	579	貨物列車走行調査	青函共用走行区間における高速確認車の開発	163
管理費	人件費等	250	貨物列車走行調査	青函共用走行区間時間帯区分方式における貨物列車の誤進入の防止に関するシステムの開発	25	
経済設計調査	整備新幹線の便益計測に関する調査等	238				
貨物列車走行調査	青函共用走行区間における高速確認車、誤進入防止システムの開発、貨物調査等	215				
環境影響評価	北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の環境影響評価方法書作成に向けた調査等	1				
計		1,283	計		188	

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	4020005004767	整備新幹線等の建設、保有・貸付け等	1,283	補助金等交付	-	-	-

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は競争性のない随意契約となった理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	北海道旅客鉄道(株)	4430001022657	貨物列車走行調査	189	随意契約 (その他)	-	100%	-
2	(株)三菱総合研究所	6010001030403	経済設計調査	144	随意契約 (企画競争)	-	98.5%	-
3	(株)サンワコン	1210001001479	設計施工法等調査	120	指名競争契約 (最低価格)	18	80.8%	-
4	中央復建コンサルタンツ(株)	3120001056860	設計施工法等調査	84	随意契約 (企画競争)	-	99.8%	-
5	パシフィックコンサルタンツ(株)	8013401001509	設計施工法等調査	74	随意契約 (企画競争)	-	99.2%	-
6	ジェイアール西日本コンサルタンツ(株)	7120001055727	設計施工法等調査	72	随意契約 (企画競争)	-	95.7%	-
7	(公財)鉄道総合技術研究所	3012405002559	経済設計調査	63	随意契約 (公募)	-	100%	-
8	(株)地圏総合コンサルタント	6011501016164	設計施工法等調査	50	指名競争契約 (最低価格)	8	80.9%	-
9	基礎地盤コンサルタンツ(株)	2010601036670	設計施工法等調査	38	指名競争契約 (最低価格)	8	81.1%	-
10	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	経済設計調査	31	随意契約 (公募)	-	92.6%	-

令和2年度行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	新線調査費等			担当部局庁	鉄道局			作成責任者			
事業開始年度	平成3年度	事業終了 (予定) 年度	終了予定なし	担当課室	鉄道事業課			鉄道事業課長 木村 大			
会計区分	一般会計										
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27年8月14日閣議決定)						
主要政策・施策	-			主要経費	その他の事項経費						
事業の目的 (目指す姿を簡 潔に。3行程度 以内)	本州四国連絡橋維持修繕費 (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)を補助し、大鳴門橋の適切な維持管理を図る。 ※新線等調査(都心直結線調査)については、平成30年度をもって終了し、他事業で対応										
事業概要 (5行程度以 内。別添可)	本州四国連絡橋維持修繕費(定額補助) (独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分(4.5%)に対し、実施した年度の翌年度に助成を行う。 ※新線等調査(都心直結線調査)については、平成30年度をもって終了し、他事業で対応										
実施方法	補助										
予算額・ 執行額 (単位:百万円)		平成29年度	30年度	令和元年度	2年度	3年度要求					
	予算 の 状 況	当初予算	97	85	41	43	40				
		補正予算	▲ 23	▲ 8	▲ 5						
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-				
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-				
		予備費等	-	-	-	-	-				
	計	74	77	36	43	40					
	執行額	71	75	36							
執行率 (%)	96%	97%	100%								
当初予算+補正予算に對する執行額の割合 (%)	96%	97%	100%								
令和2・3年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	2年度当初予算	3年度要求	主な増減理由							
	新線調査費等補助金	43	40	令和2年度修繕費の減による減額							
	計	43	40								
成果目標及び 成果実績 (アウトカム)	定量的な成果目標	成果指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 2年度	目標最終年度 年度		
	大鳴門橋の長大橋保全率 (橋体健全度評価点3.5以上を確保した橋梁数の割合)100%を維持する	大鳴門橋の長大橋保全率 (成果実績=橋体健全度評価 評価点3.5以上の橋梁数/対象橋梁)	成果実績	%	100	100	100				
			目標値	%	100	100	100	100			
			達成度	%	100	100	100				
根拠として用いた 統計・データ名 (出典)	本州四国連絡高速道路(株) 一般国道28号(本州四国連絡道路(神戸・鳴門ルート))等に関する維持、修繕その他の管理の報告書(各年度) (第3章3-2(2)) https://www.jb-honshi.co.jp/corp_index/ir/zaimu/pdf/h30ji-a.pdf										
成果目標及び成果実績(アウトカム)欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙1】に記載								チェック			
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度 活動見込	3年度 活動見込		
	本事業で調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費)	活動実績	箇所		1	1	1	1	1		
		当初見込み	箇所		1	1	1	1	1		
単位当たり コスト	算出根拠			単位	平成29年度	30年度	令和元年度	2年度活動見込			
	執行額/調査等を実施した箇所数(本州四国連絡橋維持修繕費)			単位当たり コスト	百万円	34	37	36	43		
				計算式	執行額/箇所数	34/1	37/1	36/1	43/1		

政策評価、新経済・財政再生計画との関係	政策	8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上							
	施策	26 鉄道網を充実・活性化させる							
	測定指標	定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 年度
		—	実績値		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
		定量的指標		単位	平成29年度	30年度	令和元年度	中間目標 年度	目標年度 年度
		—	実績値		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に要する経費の鉄道分を補助することにより、大鳴門橋の適切な維持管理を図っている。								
新経済・財政再生計画改革工程表 2019	取組事項	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		—	成果実績		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
			達成度	%	-	-	-	-	-
	(第二階層) KPI	KPI (第二階層)		単位	計画開始時 年度	元年度	2年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		—	成果実績						
			目標値						
			達成度	%					
	本事業の成果と取組事項・KPIとの関係								
-									
事業所管部局による点検・改善									
国費投入の必要性	項目			評価	評価に関する説明				
	事業の目的は国民や社会のニーズを的確に反映しているか。			○	大鳴門橋の適切な維持管理は、広く社会にニーズがあり、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、(独)日本高速道路保有・債務返済機構が協働して実施する必要がある。				
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。			○	同上				
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。政策体系の中で優先度の高い事業か。			○	同上				
競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。			-						
一般競争契約、指名競争契約又は随意契約(企画競争)による支出のうち、一者応札又は一者応募となったものはないか。									
競争性のない随意契約となったものはないか。									

事業の効率性	受益者との負担関係は妥当であるか。	-	
	単位当たりコスト等の水準は妥当か。	○	大鳴門橋の維持修繕計画に基いており、維持管理に必要なコストとして妥当なものとなっている。
	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。	○	「新線調査費等補助金交付要綱」に基づき、大鳴門橋の維持修繕に必要な経費であるか審査の上、正当であると認められたものに支出している。
	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。	○	同上
	不用率が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	繰越額が大きい場合、その理由は妥当か。(理由を右に記載)	-	
	その他コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	-	
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	-	
	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。	-	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	本州四国連絡橋の維持修繕費補助は、大鳴門橋の維持管理を目的としており、同橋の維持修繕計画に基づき、毎年度、適正に修繕工事等が実施されている。
整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	本州四国連絡橋維持修繕費補助により修繕工事等を実施することにより、大鳴門橋の維持管理が図られている。	
関連事業	関連する事業がある場合、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)	-	
	所管府省名	事業番号	事業名
点検・改善結果	点検結果	本事業は、「補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律」、「新線調査費等補助金交付要綱」に基づき、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構職員及び国土交通省職員による現場審査・書類審査等を行うことで、国庫補助金の支出先・使途等については、その適否を含めて明確に把握することとし、予算の効率的かつ適正な執行を図ることとしている。	
	改善の方向性	今後も引き続き効率的かつ適正な予算の執行に努め、事業を実施していく必要がある。	
外部有識者の所見			
すでに新線等調査(都心直結線調査)については終了しており、予算は大鳴門橋の維持管理のための経費として必要なものと思われる。引き続き、予算の効率的な執行を図りながら事業を継続されたい。			
行政事業レビュー推進チームの所見			
一部の事業内容改善	例年、繰越は発生しておらず、執行率も高い傾向にあるが、引き続き効率的な予算の執行に努めるべきである。		
所見を踏まえた改善点/概算要求における反映状況			
執行等改善	外部有識者やチームの所見を踏まえ、引き続き厳密な検証に基づいて要求を行う。		
備考			

関連する過去のレビューシートの事業番号

平成22年度	266	平成23年度	263	平成24年度	270	平成25年度	258
平成26年度	251	平成27年度	254	平成28年度	262	平成29年度	251
平成30年度	251						
平成31年度	国土交通省 (0251)						

※令和元年度実績を記入。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。

国土交通省
36百万円

本州四国連絡橋維持修繕費
国は、(独)日本高速道路保有・債務返済機構が行う大鳴門橋の維持管理に係る経費のうち鉄道負担分に対し、助成する。

【 補助 】

A. (独)日本高速道路保有・
債務返済機構
36百万円

本州四国連絡橋維持修繕費
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理業務を実施する。

【 委託 】

B. 本州四国連絡
高速道路株式会社
36百万円

本州四国連絡橋維持修繕費
高速道路会社法(平成16年法律第99号)第5条の規定により、本州と四国を連絡する鉄道施設の管理については、本州四国連絡高速道路株式会社が(独)日本高速道路保有・債務返済機構の委託に基づき行うこととされている。

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)日本高速道路保有・債務返済機構			B.本州四国連絡高速道路株式会社		
	費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	外部委託	本州四国連絡高速道路株式会社 大鳴門橋維持修繕工事	36	維持修繕費	維持修繕工事施工費	36
	計		36	計		36
	費目・使途欄についてさらに記載が必要な場合はチェックの上【別紙2】に記載					

支出先上位10者リスト

A.

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	(独)日本高速道路 保有・債務返済機構	3010405004914	本州と四国を連絡する鉄道 施設の管理	36	補助金等交付	-	-	

B

	支出先	法人番号	業務概要	支出額 (百万円)	契約方式等	入札者数 (応募者数)	落札率	一者応札・一者応募又は 競争性のない随意契約となった 理由及び改善策 (支出額10億円以上)
1	本州四国連絡高速 道路株式会社	3140001024527	本州と四国を連絡する鉄道 施設の管理に関する協定 に基づき行う鉄道施設の管理	36	その他	-	-	