

令和3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、 参事官(新幹線建設担当)		幹線鉄道課長 川島雄一郎 参事官 魚谷憲		
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。しかし事業費増嵩や工期遅延が見込まれたため、国土交通省に検証委員会を設置し、その検討結果を踏まえ、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力することとなった。</p> <p>③九州新幹線(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)	予算 の 状 況		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
		当初予算	75,450	79,192	80,372	80,372			
		補正予算	-	-	-	-			
		前年度から繰越し	42,341	45,351	33,749	26,015			
		翌年度へ繰越し	▲ 45,351	▲ 33,749	▲ 26,015	-			
		予備費等	-	-	-	-			
	計	72,440	90,794	88,106	106,387	0			
	執行額	72,440	90,794	88,106					
執行率(%)	100%	100%	100%						
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	96%	115%	110%						
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	整備新幹線整備事業費補助	80,372							
	その他	0	0						
	計	80,372	0						
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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 5 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	95	305			
			目標値	万人	-	-	-		140
			達成度	%	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) ※R2年度の成果実績については、精査中								

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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 5 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。 九州新幹線西九州ルート(武雄温泉～長崎間):令和4年度。北陸新幹線(金沢～敦賀間)の建設について、安全確保を大前提として、令和5年度末の完成・開業に向けて最大限努力する。なお、北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)の建設について、令和12年度の完成・開業に向けて事業の着実な進捗を図る。	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期中期目標3.(1)①)
<https://www.jrft.go.jp/corporate/asset/4thtyuukimokuhyou.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30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4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	4	4	4
当初見込み		建設線区数	4	4	4	4	4

単位当たり コスト	算出根拠	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3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	18,110	22,698
計算式		執行額/建設線区数	72,440/4	90,794/4	88,106/4	106,387/4

政策評価、 新経済・財政再生計画 との関係	政策	VI 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	<table border="1"> <thead> <tr> <th>定量的指標</th> <th>単位</th> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> <th>中間目標 - 年度</th> <th>目標年度 5 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実績値</td> <td>万人</td> <td>95</td> <td>305</td> <td></td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>目標値</td> <td>万人</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>140</td> </tr> </tbody> </table>	定量的指標	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 5 年度	実績値	万人	95	305		-	-	目標値	万人	-	-	-	-
定量的指標	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 - 年度	目標年度 5 年度																
実績値	万人	95	305		-	-																
目標値	万人	-	-	-	-	140																

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
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。
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。	有	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。
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・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)	-	
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、コスト縮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。

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。	○	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、コスト縮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。	
	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)	-	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。 なお、北陸新幹線(金沢・敦賀間)について、事業費増嵩や工期遅延が見込まれたため、国土交通省に検証委員会を設置し、検証及び検討を行っている。またこれに伴い国土交通大臣より令和2年12月に建設主体である(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に対し業務運営の抜本的な改善を求める業務改善命令を発出した。		
	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。 また、北陸新幹線(金沢・敦賀間)の事業費増嵩や工期遅延について、検証委員会にて引き続き構造的な原因の精査・再発防止策の検討を進めるとともに、業務改善命令に対して(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から報告のあった改善措置が確実に実施されるよう指導していく。		
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	249			
令和元年度	国土交通省 - 0249			
令和2年度	国土交通省 - 0276			

※令和2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
88,106百万円 ※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
90,696百万円 ※2
(執行額ベース、R元繰越を含む)

[工事の実施及び工事に係る調査・設計、用地取得]

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)

【総合評価方式 等 ※3】

B.民間企業
(477件)
78,150百万円

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
(183件)
10,062百万円

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
(3,164件)
2,484百万円

用地補償

※1 R元年度予算の繰越を含み、R2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。

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.独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.奥村・日本国土・札建・山田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	2,484	本工事費	北海道新幹線に係る工事の実施	3,416
	本工事費	工事の実施、調査、設計その他諸役務	88,212			
	計		90,696	計		3,416
	C.九州旅客鉄道株式会社			D.ジェイ・アール北海道バス株式会社		
	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	4,146	用地費	用地補償	411
	計		4,146	計		411
	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	独立行政法人鉄道 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	90,696	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	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	3,416	一般競争契約 (総合評価)	3	92.5%	
2	大林・東亜・大本・み らい・丸彦渡辺JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,958	一般競争契約 (総合評価)	5	69.6%	
3	熊谷・不動テトラ・宮 坂・橋本川島JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,932	一般競争契約 (総合評価)	1	98.5%	地質上の技術的課題があり、施 工経験の少なさや地質上の課 題をリスクと捉えた建設業者が あったと考えられること。さらに 国内のシールド工事が多数発 注されており、技術者を配置で きる余裕がない建設業者があっ たと考えられる。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。
4	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	1,416	一般競争契約 (総合評価)	12	89%	
5	鹿島・五洋・宮坂・荒 井JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,390	一般競争契約 (総合評価)	12	89.2%	
6	奥村・竹中土木・山 田・近藤JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,352	一般競争契約 (総合評価)	10	89%	
7	飛島・大豊・齊藤・白 木JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,334	一般競争契約 (総合評価)	7	90.4%	
8	東急・東鉄・廣野・草 野JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,294	一般競争契約 (総合評価)	10	89%	
9	戸田・伊藤・新太平 洋・北海道軌道施設 JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,294	一般競争契約 (総合評価)	12	89.1%	
10	大成・佐藤・田中・堀 松JV	-	北海道新幹線に係る工事 の実施	1,253	一般競争契約 (総合評価)	12	89.8%	

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	九州旅客鉄道株式会社	6290001012621	九州新幹線に係る工事の実施(23件)	4,146	その他	-	-	
2	北海道旅客鉄道株式会社	4430001022657	北海道新幹線に係る工事の実施(8件)	2,204	その他	-	-	
3	西日本旅客鉄道株式会社	1120001059675	北陸新幹線に係る工事の実施(20件)	1,236	その他	-	-	
4	札幌市	9000020011002	北海道新幹線に係る工事の実施(2件)	737	その他	-	-	
5	九州旅客鉄道株式会社	6290001012621	九州新幹線に係る工事用資材の調達(1件)	611	その他	-	-	
6	東日本旅客鉄道株式会社	9011001029597	北陸新幹線に係る工事の実施(2件)	381	その他	-	-	
7	西日本旅客鉄道株式会社	1120001059675	北陸新幹線に係る工事用資材の調達(6件)	262	その他	-	-	
8	倶知安町	4000020014001	北海道新幹線に係る工事の実施(3件)	139	その他	-	-	
9	北斗市	3000020012360	北海道新幹線に係る工事の実施(1件)	83	その他	-	-	
10	日本貨物鉄道株式会社	7011001068366	北陸新幹線に係る工事の実施(7件)	64	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	ジェイ・アール北海道バス株式会社	7430001025970	北海道新幹線に係る補償	411	随意契約 (その他)	-	-	
2	サッポロ不動産開発株式会社	5011001012284	北海道新幹線に係る補償	293	随意契約 (その他)	-	-	
3	ニセコ環境株式会社	5430002057123	北海道新幹線に係る補償	286	随意契約 (その他)	-	-	
4	北海道	7000020010006	北海道新幹線に係る補償	138	随意契約 (その他)	-	-	
5	瀬尾建設工業株式会社	3430001051764	北海道新幹線に係る補償	71	随意契約 (その他)	-	-	
6	北海道キヨスク株式会社	6430001021888	北海道新幹線に係る補償	47	随意契約 (その他)	-	-	
7	長万部町	6000020013471	北海道新幹線に係る補償	42	随意契約 (その他)	-	-	
8	株式会社タツミ	4430001050138	北海道新幹線に係る補償	34	随意契約 (その他)	-	-	
9	株式会社佐々木配管	7440001005988	北海道新幹線に係る補償	30	随意契約 (その他)	-	-	
10	岩谷産業株式会社	8120001077357	九州新幹線に係る補償	2	随意契約 (その他)	-	-	

令和3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 参事官(新幹線建設担当)	幹線鉄道課長 川島雄一郎 参事官 魚谷憲	
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30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求
	予算 の 状 況	当初予算	2,500	1,561	1,438	1,400	
		補正予算	-	-	-		
		前年度から繰越し	644	620	899	821	
		翌年度へ繰越し	▲ 620	▲ 898	▲ 821		
		予備費等	-				
	計		2,524	1,283	1,516	2,221	0
	執行額		1,490	1,283	1,400		
	執行率 (%)		59%	100%	92%		
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合 (%)		60%	82%	97%		
令和3・4年度 予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4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	1,400					
	その他	0	0				
	計	1,400	0				

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	成果実績	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標最終年度 5年度
	平成27年度に目標値設定を行い、令和5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		万人	95	305			-
		万人	-	-					
		%	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) ※R2年度の成果実績については、精査中								
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	成果実績	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 4年度	目標最終年度 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		%	75	67	60		
		%	50	50	50	50			
		%	150	134	120				
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		活動実績	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度 活動見込	4年度 活動見込
	本事業で調査を行った件数			件	29	38	41		-
			当初見込み	件	17	26	44	58	-
単位当たり コスト	算出根拠		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込		
	実績額/調査件数			百万	51	34	34	38	
			計算式	実績額/調査件数	1,490/29	1,283/38	1,400/41	2,221/58	
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	実績値	単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標 年度	目標年度 5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		万人	95	305			
		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・ 財政再生計画との関係 2020	取組事項	分野:							
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)	成果実績	単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
				%					
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)	成果実績	単位	計画開始時 年度	2年度	3年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度
		%							
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・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)	○	新型コロナウイルス感染症拡大防止に向けて、関係者協議日程の見直し等をしたため。	
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。	○	当初予定と同程度か上回っている。
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	整備された施設や成果物は十分に活用している。
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	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

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			
令和元年度	国土交通省 - 0250			
令和2年度	国土交通省 - 0277			

※令和2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
1,400百万円

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
1,400百万円

- ・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(企画競争)、指名競争契約(最低価格)等】

B. 民間事業者等(18社)
1,106百万円

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
しているかについて
補足する)
(単位:百万円)

費目・用途 (「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。費目と用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.パシフィックコンサルタンツ(株)		
	費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
	環境影響評価	北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の環境影響評価準備書作成に向けた現地調査等	484	環境影響評価	北陸新幹線(敦賀・新大阪間)の方法書作成及び説明会等対応	174
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	405	設計施工法等調査	京都市内及び周辺地域の地下水に関する情報収集及び影響検討	127	
管理費	人件費等	294	環境影響評価	過年度の環境調査及び今後実施する環境調査の全体とりまとめ	72	
経済設計調査	整備新幹線の便益計測に関する調査等	152				
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、雪害対策調査等	65				
計		1,400	計		373	

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	1,400	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	パシフィックコンサルタンツ(株)	8013401001509	環境影響評価 設計施工法等調査	373	随意契約 (企画競争)	-	96.7%	
2	中央復建コンサルタンツ(株)	3120001056860	設計施工法等調査	163	随意契約 (企画競争)	-	99.7%	
3	(株)総合環境計画	3010601039466	環境影響評価	117	指名競争契約 (最低価格)	7	62.2%	
4	(一財)運輸総合研究所	4010405010473	経済設計調査	74	随意契約 (公募)	-	87.6%	
5	北海道旅客鉄道(株)	4430001022657	貨物列車走行調査	55	随意契約 (その他)	-	100%	
6	(公財)鉄道総合技術研究所	3012405002559	経済設計調査 貨物列車走行調査	52	随意契約 (その他)	-	100%	
7	日本振興(株)	5120101044326	環境影響評価	44	指名競争契約 (最低価格)	4	51.3%	
8	(株)長大	5010001050435	環境影響評価	39	指名競争契約 (最低価格)	13	39.5%	
9	(株)三菱総合研究所	6010001030403	経済設計調査	35	随意契約 (企画競争)	-	98.2%	
10	(株)KANSOテクノス	9120001077653	環境影響評価	30	指名競争契約 (最低価格)	8	41.9%	

令和3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		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30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度要求		
	予算の状況	当初予算	85	41	43	40			
		補正予算	▲ 8	▲ 5	▲ 1	-			
		前年度から繰越し	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-			
	計		77	36	42	40	0		
	執行額		75	36	42				
	執行率(%)		97%	100%	100%				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)		97%	100%	100%				
令和3・4年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	令和3年度当初予算	令和4年度要求	主な増減理由					
	新線調査費等補助金	40							
	その他	0	0						
	計	40	0						
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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標最終年度
	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/r1iji-a.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30年度	令和元年度	令和2年度	3年度活動見込	4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30年度	令和元年度	令和2年度	3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	37	36	42	40		
計算式		執行額/箇所数		37/1	36/1	42/1	40/1		

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30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標年度
		—	実績値		-	-	-	-	-
			目標値		-	-	-	-	-
		定量的指標		単位	平成30年度	令和元年度	令和2年度	中間目標年度	目標年度
		—	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 2020	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	2年度	3年度	中間目標年度	目標最終年度
		—	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	2年度	3年度	中間目標年度	目標最終年度
—		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。	○	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						
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。	-							
	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。								
	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づいており、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				
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			
令和元年度	国土交通省 - 0251			
令和2年度	国土交通省 - 0278			
※令和2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
42百万円

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
42百万円

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
42百万円

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

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

A.			B.		
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	42	維持修繕費	維持修繕工事施工費	42

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)								
	計			42	計			42
費目・用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)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	42	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	42	その他	-	-	