

平成26年行政事業レビューシート (国土交通省)

事業名	整備新幹線整備事業		担当部局庁	鉄道局		作成責任者			
事業開始・終了(予定)年度	平成4年～終了(予定)なし		担当課室	幹線鉄道課、施設課		幹線鉄道課長 石井 昌平 施設課長 江口 秀二			
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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)	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)	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)	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。 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〕 ②北海道新幹線(新青森～新函館北斗)〔平成27年度末完成予定〕 ③北陸新幹線(長野～金沢)〔平成26年度末完成予定〕 ④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〕 ⑤九州新幹線(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〕 ※負担割合 国:2/3、地方公共団体:1/3								
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	当初予算	70,600	70,600	70,600	71,950	71,950		
		補正予算	—	—	—	—	—		
		前年度から繰越し	28,335	23,918	26,018	36,198	—		
		翌年度へ繰越し	▲ 23,918	▲ 26,018	▲ 36,198	—	—		
		予備費等	—	—	—	—	—		
		計	75,017	68,500	60,420	108,148	71,950		
	執行額	75,017	68,500	60,420	—	—			
	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		<input checked="" type="checkbox"/> 達成 <input type="checkbox"/> 未達成	単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (28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			成果実績	万人	—	30	30	—
				目標値	万人	—	—	—	140
				達成度	%	—	21	21	—
活動指標及び 活動実績 (アウトプット)	活動指標		<input checked="" type="checkbox"/> 達成 <input type="checkbox"/> 未達成	単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込	
	建設を行っている区間数			活動実績	建設線区数	5	5	5	—
				当初見込み	建設線区数	(5)	(5)	(5)	(5)
単位当たり コスト	算出根拠		<input checked="" type="checkbox"/> 達成 <input type="checkbox"/> 未達成	単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込	
	12,084百万円(執行額÷建設線区数)			単位当たり コスト	百万円/線区数	15,003	13,700	12,084	21,630
				計算式	執行額/建設線区数	75,017/5	68,500/5	60,420/5	108,148/5
平成26・27年度 予算内訳 (単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由					
	北海道新幹線(新函館北斗～札幌)	7,253	71,950						
	北海道新幹線(新青森～新函館北斗)	30,132							
	北陸新幹線(長野～金沢)	11,870							
	北陸新幹線(金沢～敦賀)	5,710							
	九州新幹線(武雄温泉～長崎)	16,985							
	計	71,950	71,950						

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	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。	○	・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る。さらに環境にも優しい公共交通機関であることから、優先度が高い事業であり、国が実施すべき事業であると思われる。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	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。	○	・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に努めている。			
	受益者との負担関係は妥当であるか。	○				
	単位当たりコストの水準は妥当か。	○				
	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。	○				
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。	○	・現在、整備中の区間では、開業に向けて着実に整備を進めている。			
	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)		-	・類似の事業は特段ない。		
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
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。北陸新幹線(長野～金沢)及び北海道新幹線(新青森～新函館北斗)については、それぞれ、平成26年度末及び平成27年度末に完成予定となっている。				
	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						
行政事業レビュー推進チームの所見						
現状通り	整備新幹線については、政府・与党における検討を踏まえて着工されているものであるが、事業の執行に当たっては、引き続き工事費縮減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						
現状通り	事業の執行にあたっては、一般競争契約を基本とし、品質確保の観点から総合評価方式も導入しているとともに、鉄道建設・運輸施設整備支援機構に入札・契約結果の報告を求めており、新規着工区間も含め引き続き入札・契約手続きの適切な執行を指導し、事業の効率性・透明性の向上に努めていく。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成23年	0273	平成24年	0250	平成25年	0256

※平成25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
60,420百万円 ※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
60,136百万円 ※2
 (執行額ベース、H24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
 (808件)
 46,228 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
 (125件)
 11,373 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、道水路付替えの工事
 等〕

【特命随意契約】

D.個人等
 (435件)
 2,535 百万円

〔用地補償〕

※1 H24年度予算の繰越を含み、H25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
 し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)
本工事費	工事の実施、調査、測量、設計、その他諸役務	57,601			
用地費	用地取得に係る補償費等	2,535			
管理費等	人件費、旅費、事務経費等	0			
計		60,136	計		0
B.代表例(鹿島・戸田・荒井・森川JV)			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
	北海道新幹線に係る工事の実施	2,402			
計		2,402	計		0
C.代表例(北海道旅客鉄道株)			G.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
	北海道新幹線に係る工事の実施	6,151			
	北海道新幹線に係る工事の実施	2,632			
	北海道新幹線に係る工事の実施	2,061			
	北海道新幹線に係る工事の実施	1,240			
	北海道新幹線に係る工事の実施	716			
	北海道新幹線に係る工事の実施	601			
	北海道新幹線に係る工事の実施	419			
	その他(北海道新幹線に係る工事の実施)	687			
計		14,507	計		0
D.代表例(個人等)			H.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
	用地補償	458			
計		458	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.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構

	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	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け	60,136	—	

B.民間企業

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	鹿島・戸田・荒井・森川JV	北海道新幹線に係る工事の実施	2,402	5	91.4%
2	日本電設工業(株)	北海道新幹線、北陸新幹線に係る工事の実施(26件)	1,665	—	—
3	東邦電気工業(株)	北海道新幹線、北陸新幹線に係る工事の実施(20件)	1,081	—	—
4	(株)日立製作所	北海道新幹線、北陸新幹線に係る工事の実施(8件)	875	—	—
5	日本リーテック(株)	北海道新幹線、北陸新幹線に係る工事の実施(15件)	816	—	—
6	鹿島・鉄建・飛鳥・豊蔵JV	北陸新幹線に係る工事の実施	490	1	98.5%
7	西日本電気システム(株)	北陸新幹線に係る工事の実施(14件)	433	—	—
8	鹿島・鉄建・飛鳥・北都JV	北陸新幹線に係る工事の実施	333	8	84.6%
9	(株)ケイ・エス・エス	北陸新幹線に係る工事の実施	269	2	94.9%
10	新生テクノス(株)	北陸新幹線に係る工事の実施(7件)	255	—	—

C.民間企業等

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	北海道旅客鉄道(株)	北海道新幹線に係る工事の委託(11件)	14,507	委託契約	—
2	東日本旅客鉄道(株)	北海道新幹線、北陸新幹線に係る工事の委託(13件)	938	委託契約	—
3	西日本旅客鉄道(株)	北陸新幹線に係る工事の委託(10件)	285	委託契約	—
4	七飯町	北海道新幹線に係る工事の委託(2件)	98	委託契約	—
5	九州旅客鉄道(株)	九州新幹線に係る工事の委託	36	委託契約	—
6	武雄市	九州新幹線に係る工事の委託(2件)	31	委託契約	—
7	小矢部土地改良区	北陸新幹線に係る工事の委託(2件)	26	委託契約	—
8	射水平野土地改良区	北陸新幹線に係る工事の委託	20	委託契約	—
9	高岡市土地改良区	北陸新幹線に係る工事の委託	19	委託契約	—
10	白山市	北陸新幹線に係る工事の委託(2件)	19	委託契約	—

D.個人等

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	福井市	北陸新幹線に係る補償	458	特命随意契約	—
2	個人	北陸新幹線に係る補償	176	特命随意契約	—
3	個人	九州新幹線に係る補償	103	特命随意契約	—
4	個人	九州新幹線に係る補償	65	特命随意契約	—
5	個人	九州新幹線に係る補償	44	特命随意契約	—
6	個人	九州新幹線に係る補償	41	特命随意契約	—
7	個人	北陸新幹線に係る補償	35	特命随意契約	—
8	個人	九州新幹線に係る補償	33	特命随意契約	—
9	個人	北陸新幹線に係る補償	24	特命随意契約	—
10	個人	北陸新幹線に係る補償	23	特命随意契約	—

平成26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	幹線鉄道課長 石井昌平 施設課長 江口秀二 技術開発室長 岸谷克己		
事業開始・終了(予定)年度	平成9年度～終了(予定)なし		担当課室	幹線鉄道課、施設課、技術開発室					
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 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)	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、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。さらに、軌間可変技術調査を実施することにより、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。								
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) ・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。 ・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。 ・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)			23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求		
	予算の状況	当初予算	2,700	7,020	2,750	2,385	4,110		
		補正予算	-	3,422	454	-			
		前年度から繰越し	67	161	7,050	2,489			
		翌年度へ繰越し	▲161	▲7,050	▲2,489				
		予備費等	-	-	-	-			
		計	2,606	3,553	7,765	4,874	4,110		
	執行額		2,606	3,553	7,765				
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	23年度	24年度	25年度	目標値(28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			成果実績	万人	-	30	30	
				目標値	万人	-	-	-	140
				達成度	%	-	21	21	
活動指標及び活動実績(アウトプット)	活動指標			単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込	
	調査件数			活動実績	件	37	19	17	-
				当初見込み	件	37	33	15	14
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込	
	457百万円(実績額/調査件数)			単位当たりコスト	百万円	70	187	457	348
				計算式	実績額/調査件数	2,606/37	3,553/19	7,765/17	4,874/14
平成26・27年度予算内訳(単位:百万円)	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由					
	設計施工法等調査	30	30	・貨物列車走行調査における青函トンネルにおける新幹線列車の高速走行実現のための列車保安システムの設計、試作の実施による増。 ・軌間可変技術調査における雪対策(耐雪・耐寒化)に関する技術開発の実施による増。					
	経済設計調査	170	273						
	貨物列車走行調査	39	910						
	軌間可変技術調査	2,146	2,897						
	計	2,385	4,110						

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	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。	○	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等であり、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。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	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。	○	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、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。 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。			
	受益者との負担関係は妥当であるか。	—				
	単位当たりコストの水準は妥当か。	○				
	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。	○				
事業の有効性	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。	○	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している。			
重複排除	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○				
	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)	—				
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
点検・改善結果	点検結果	軌間可変技術調査については、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を行うこととしている。また、その他の調査についても、着工後の新幹線建設の円滑な進捗やコスト縮減等を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	軌間可変技術調査については、引き続き既存施設の有効活用等により、コスト縮減に努める。また、その他の調査においても、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						
現状通り	軌間可変技術調査については、実用化のスケジュールを踏まえ、契約者や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						
現状通り	軌間可変技術調査については、引き続き既存設備を有効活用し、効率的な執行に努める。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成23年	0259	平成24年	0268	平成25年	0257

※平成25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
7,765百万円

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。さらに、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
7,765百万円

・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、貨物列車と新幹車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。

・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(9社)
7,488百万円

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設計施工法等調査、経済設計調査、貨物列車走行調査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	7,262			
管理費	人件費等	277			
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	188			
貨物列車走行調査	共用走行区間における安全性確保等の手法の技術的検証	20			
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	18			
計		7,765	計		0
B.九州旅客鉄道(株)			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	新試験車両の開発	4,179			
	走行試験のための鉄道施設の改修 等	2,239			
	走行試験及び施設の維持管理	60			
計		6,478	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	・整備新幹線等の建設、保有・貸付け等	7,765	-	-

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	九州旅客鉄道(株)	軌間可変技術調査	6,478	随意契約	-
2	フリーゲージトレイン技術研究組合	軌間可変技術調査	583	1	94.7
3	西日本旅客鉄道(株)	軌間可変技術調査	101	随意契約	-
4	(株)三菱総合研究所	経済設計調査	81	2	97.3
5	(財)運輸政策研究機構	経済設計調査	72	1	97.0
6	(財)鉄道総合技術研究所	経済設計調査	35	1	99.7
7	北海道旅客鉄道(株)	貨物列車走行調査	20	随意契約	-
8	パンフィックコンサルタンツ(株)	設計施工法等調査	18	6	93.9
9	四国旅客鉄道(株)	軌間可変技術調査	5	随意契約	-

平成26年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・終了(予定)年度	平成3年度～終了(予定)なし		担当課室	鉄道事業課、都市鉄道政策課、技術開発室			鉄道事業課長 大石英一郎 都市鉄道政策課長 五十嵐徹人 技術開発室長 岸谷克己	
会計区分	一般会計		政策・施策名	6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化 23 整備新幹線の整備を推進する 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 26 鉄道網を充実・活性化させる				
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) 日本再興戦略(平成25年6月14日閣議決定)				
事業の目的 (目指す姿を簡潔に。3行程度以内)	(1)新線等調査 ・中央リニア調査(平成25年度終了) 中央リニアの整備において、国として必要な法手続を適切に進めるための調査を行う。 ・都心直結線調査 都心と羽田・成田両国際空港、都心と郊外とを直結し、速達生、利便性の向上を目的とする「都心一空港・郊外直結鉄道(都心直結線)プロジェクト」に係る調査を実施する。 (2)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。							
事業概要 (5行程度以内。別添可)	(1)新線等調査(定額補助) ・中央リニア調査(平成25年度終了) (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う、中央リニアの整備において、国として必要な法手続きを適切に進めるための資料等の作成に資する中央リニア調査に対し助成を行う。 ・都心直結線調査 (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う、都心直結線の整備に必要な基礎資料等の作成に資する都心直結線調査に対し助成を行う。 (2)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。							
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)		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	207	56	150	183	236	
		補正予算	-	▲7	▲5			
		前年度から繰越し	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-		
		予備費等	-	-	-	-		
		計	207	49	145	183	236	
		執行額	202	48	144			
	執行率(%)	97.4%	98.9%	99.5%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標			単位	23年度	24年度	25年度	目標値 (28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		成果実績	人	-	30万	30万	
			目標値	人	-	-	-	140万
			達成度	%	-	21.5%	21.5%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	23年度	24年度	25年度	26年度活動見込
	調査件数等		活動実績	件	6	3	3	-
			当初見込み	件	6	3	3	2
単位当たりコスト	算出根拠			単位	23年度	24年度	25年度	26年度見込
	執行額/調査件数		単位当たりコスト	百万円	34	16	48	92
			計算式	/	202/6	48/3	144/3	183/2
内訳 (単位:百万円) 平成26・27年度予算	費目	26年度当初予算	27年度要求	主な増減理由				
	都心直結線調査	150	200	更なる調査の深度化を図るため、地質調査等の調査を行っていくため増加				
	大鳴門橋修繕費	33	36					
	計	183	236					

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	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。	○	・都心直結線調査は「日本再興戦略」において国家的プロジェクトとして、整備に向けた検討を進めるべきことが位置づけられたものであり、整備新幹線と同様例外的に国が主導的に調査及び事業化に向けた検討を進める必要があるものである。			
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○				
	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。	○	・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にし、コスト縮減に努めている。 ・調査に関しては、ルート検討のための調査や新東京駅等の構造検討等、必要な項目に絞って実施している。			
	受益者との負担関係は妥当であるか。	—				
	単位当たりコストの水準は妥当か。	○				
	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。	○				
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。	○	・成果目標は達成している。 ・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。 ・都心直結線の整備のため、ボーリング調査等を実施し、事業化に向けた検討を進めている。			
	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)	—				
	事業番号	類似事業名	所管府省・部局名			
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、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援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とともに、契約については、原則として一般競争入札等とすることにし、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	中央リニア調査については、現時点で必要な項目の調査が完了したことから、平成25年度で終了している。その他の項目については、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						
抜本的な改善	事業の内容に合わせて成果指標の見直しを図るなど、調査事業の効果の検証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	チーム所見を踏まえ、成果指標の見直しを行うとともに、調査内容の精査を行う等効率的な執行に努めていく。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成23年	0263	平成24年	0270	平成25年	0258

※平成25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
144百万円

- (1)新線等調査
 - ・中央リニア調査
国は、中央リニアの整備において国として必要な法手続きを適切に進めるための調査を(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構に行わせ、その助成を行う。
 - ・都心直結線調査
国は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う都心直結線の整備に必要な基礎資料等の作成に資する都心直結線調査に対し、助成する。
- (2)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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
119百万円

【 補助 】

B. (独)日本高速道路保有・債務返済機構
25百万円

- (1)新線等調査
 - ・中央リニア調査
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、中央リニアの整備や法手続きに必要な資料(大深度地下の防災検討等)の作成について豊富な経験を有しており、同機構が有するノウハウを活用し、効率的に調査を実施する。
 - ・都心直結線調査
(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、都心直結線の整備に必要な基礎資料の作成について豊富な経験を有しており、同機構が有するノウハウを活用し、効率的に調査を実施する。

- (2)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。

【 企画競争、プロポーザル、随意契約 】

C. 鉄道総合研究所及び民間会社(2社)
101百万円

【 委託 】

D. 本州四国連絡高速道路株式会社
25百万円

- (1)新線等調査
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、中央リニア調査及び都心直結線調査を実施する。

- (2)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)

A.独立行政法人鉄道建設・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)
中央リニア調査費	大深度地下における設備計画等に関する研究 等	63			
管理費	人件費 等	7			
都心直結線調査費	地質調査等	42			
管理費	人件費 等	8			
計		119	計		0
B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構			F.		
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	25			
その他	利息支払 等	0			
計		25	計		0
C.基礎地盤コンサルタンツ株式会社			G.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
都心直結線調査費	地質調査等	35			
計		35	計		0
D.本州四国連絡高速道路株式会社			H.		
費目	使 途	金額 (百万円)	費目	使 途	金額 (百万円)
維持修繕費	維持修繕工事施工費	25			
計		25	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	中央リニアの整備に必要な基礎資料の作成	70	—	—
2	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構	都心直結線の整備に必要な基礎資料の作成	50	—	—

B.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(独)日本高速道路保有・債務返済機構	本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	25	—	—

C.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	基礎地盤コンサルタンツ株式会社	東京都区内地質調査	35	4	82.2
2	パシフィックコンサルタンツ(株)	鉄道施設における地震対策等に関する調査	29	2	99.3
3	パシフィックコンサルタンツ(株)	大深度地下の公共使用に関する各指針等の適用調査	20	2	97.2
4	(公財)鉄道総合技術研究所	「大深度地下における設備計画等に関する解析」について	9	随意契約	—
5	日本交通技術株式会社	東京都区内概略路線計画調査	7	4	98.6

D.

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	本州四国連絡高速道路株式会社	機構の委託に基づき行う本州と四国を連絡する鉄道施設の管理	25	—	—