

平成29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 池光崇 施設課長 岸谷克己	
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)	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]としているが、政府・与党申合せ(H27・1・14)では完成・開業時期を平成47年度から5年前倒しし、平成42年度末の完成・開業を目指すこととなった。 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] ③北陸新幹線(長野～金沢)[平成27年3月14日完成・開業] 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]としているが、政府・与党申合せ(H27・1・14)では完成・開業時期を平成37年度から3年前倒しし、平成34年度末の完成・開業を目指すこととなった。 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]としているが、政府・与党申合せ(H27・1・14)ではフリーゲージトレインの技術開発を推進し、完成・開業時期を平成34年度から可能な限り前倒しすることとなった。 ※負担割合 国:2/3、地方公共団体:1/3								
実施方法	補助								
予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求		
		補正予算	-	-	-	-	-		
		前年度から繰越し	36,198	37,157	47,124	50,626	-		
		翌年度へ繰越し	▲ 37,157	▲ 47,124	▲ 50,626	-	-		
		予備費等	-	-	-	-	-		
		計	70,991	65,483	71,948	126,076	75,450		
	執行額	70,991	65,483	71,948					
	執行率(%)	100%	100%	100%					
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	99%	87%	95%					
	平成29・30年度予算内訳 (単位:百万円)	歳出予算目	29年度当初予算	30年度要求	主な増減理由				
整備新幹線整備事業費補助		75,450	75,450						
その他		0	0						
計		75,450	75,450						
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	26年度	27年度	28年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 28 年度
	平成23年度に目標値設定を行い、平成28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	160	140	270	-	270
			目標値	万人	-	-	140	-	140
			達成度	%	114	100	193	-	193
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28年度: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	26年度	27年度	28年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 34 年度	
	平成27年度に目標値設定を行い、平成34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	-	-	135	-
		目標値	万人	-	-	-	-	140	
		達成度	%	-	-	96	-		
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28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)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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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	5	5	-	-
		当初見込み	建設線区数	5	5	5	5	4	
単位当たり コスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込		
	14,390百万円 (執行額/建設線区数)	単位当たりコスト		百万円/線区数	14,198	13,097	14,390	25,215	
			計算式	執行額/建設線区数	70,991/5	65,483/5	71,948/5	126,076/5	
政策評価、 経済・ 財政再生 アクション・ プログラムとの 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	26年度	27年度	28年度	中間目標 - 年度	目標年度 34 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	-	-	135	-
	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、我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、平成27年1月の政府・与党申合せ等に基づき、着実に整備を進めるものであり、広域・地域間連携等の確保・強化に必要な事業である。								
	改革項目	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	28年度	29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	28年度	29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	%							
本事業の成果と改革項目・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。	○	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、「平成28年度調達等合理化計画」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、「平成28年度調達等合理化計画」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、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			
	改善の方向性			

外部有識者の所見

国家の基軸となる整備新幹線は非常に重要な事業であり、必要性や整備効果に疑問は無い。引き続き、工期・コスト縮減に努め、効率的な事業推進を期待する。

行政事業レビュー推進チームの所見

一部
改善
事業
内容

アウトカム指標は、鉄道整備によるものとダイヤ改正によるもの双方の影響を受けるものと思われるが、平成28年度は新たな路線の開業がなかったにもかかわらず既に平成34年度の目標値をほぼ達成するなど、本事業の効果を必ずしも正確に表現していないとも考えられる。今後はより丁寧な効果の説明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

所見を踏まえ、成果指標を見直すなど、事業効果の説明について充実化を図る。

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28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
71,948百万円 ※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
70,621百万円 ※2
(執行額ベース、H27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]

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)

【総合評価方式 等 ※3】

B.民間企業
(459件)
42,129百万円

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
(234件)
12,566百万円

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、
道水路付け替えの工事等

【特命随意契約】

D.個人等
(1,614件)
14,883百万円

用地補償

※1 H27年度予算の繰越を含み、H28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。

A.(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.東日本トランスポート株式会社		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
本工事	工事の実施、調査、設計、その他諸役務	54,695		北海道新幹線に係る工事の実施	3,355
用地費	用地取得に係る補償費等	14,883			
管理費等	人件費、旅費、事務経費等	1,043			
計		70,621	計		3,355
C.北海道新幹線旅客鉄道(株)			D.個人		
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	4,764		用地補償	274
	北海道新幹線に係る工事の実施	4,439			
	北海道新幹線に係る工事の実施	30			
	北海道新幹線に係る工事の実施	21			
	北海道新幹線に係る工事の実施	10			
計		9,264	計		274
E.			F.		
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)

G.			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

平成29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、技術開発室		幹線鉄道課長 池光崇 施設課長 岸谷克己 技術開発室長 権藤宗高		
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、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)	<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"> ・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	補助								
予算額・執行額(単位:百万円)	予算の状況	当初予算	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求		
		補正予算	2,385	2,497	2,445	2,600	3,100		
		前年度から繰越し	1,430	-	-	-	-		
		翌年度へ繰越し	2,489	2,700	1,380	557	-		
		予備費等	▲ 2,700	▲ 1,380	▲ 557	-	-		
		計	-	-	-	-	-		
	執行額	3,604	3,817	3,268	3,157	3,100			
	執行率(%)	3,601	3,211	3,268	-	-			
当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	100%	84%	100%	-	-				
歳出予算目	29年度当初予算	30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	2,600	3,100	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物列車走行調査における青函走行共用区間での新幹線列車の高速走行のために必要となる新幹線走行前の線路上の支障物の確認時間を短縮するための確認車、新幹線高速走行中の貨物列車の誤進入を防止するシステム等の開発による増。 ・「新しい日本のための優先課題推進枠」1,000 						
その他	0	0							
計	2,600	3,100							
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	26年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度
	平成23年度に目標値設定を行い、平成28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	160	140	270	-	270
			目標値	万人	-	-	140	-	140
			達成度	%	114	100	193	-	193
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28年度: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	26年度	27年度	28年度	中間目標 - 年度	目標最終年度 34 年度	
	平成27年度に目標値設定を行い、平成34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	-	-	135	-
		目標値	万人	-	-	-	-	140	
		達成度	%	-	-	96	-		
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28年度: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	26年度	27年度	28年度	中間目標 29 年度	目標最終年度	
	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		成果実績	%	50	60	71	
		目標値	%	-	-	-	50		
		達成度	%	100	120	142			
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)								
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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30年度 活動見込	
	本事業で調査を行った件数			活動実績	件	16	17	27	-
			当初見込み	件	14	14	19	32	-
単位当たり コスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込		
	実績額/調査件数			単位当たりコスト	百万円	225	189	121	99
			計算式	実績額/調査件数	3,601/16	3,211/17	3,268/27	3,157/32	
政策評価、 経済・財政再生 アクション・プログラム 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	26年度	27年度	28年度	中間目標 - 年度	目標年度 34 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	-	-	135
				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トレインの技術開発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。								
	改革項目	分野:	-						
	(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	28年度	29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	28年度	29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	%					
本事業の成果と改革項目・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削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、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削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。
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。	-	
	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・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)	○	繰越が生じていることについては、軌間可変技術調査において、3モード耐久走行試験中に生じた車軸摩耗等の原因究明と対策の検討に不測の日数を要したこと等による。	
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。	○	軌間可変技術調査について、引き続き既存設備を有効活用し、効率的な執行に努めている。	
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。	○	JR西日本のダイヤ改正において、山陽新幹線の一部列車において博多・新大阪間の輸送時間が短縮されたことにより、平成27年度までの列車ダイヤにおいてはわずかに数分だけ180分を下回らなかった比較的大きな都市(宇治市など)が3時間圏に加わったことで実績値が増加し、目標値をほぼ達成した。
	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。	-	
	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	設計施工法等調査及び経済設計調査については、着工後の新幹線建設の円滑な進捗やコスト削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。また、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。	
	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、コスト削減に努める。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削減に努める。	

外部有識者の所見

この事業は、工期短縮・コスト縮減に向けたものであり、アウトカム指標はそれに見合うものであることが望ましい。本調査の成果である事前設計や、設計施工方法の開発が、全体としてどのくらい事業効率化につながったのか、等を検討していただきたい。

行政事業レビュー推進チームの所見

一部
改善
の
事業
内容

アウトカム指標は、鉄道整備によるものとダイヤ改正によるもの双方の影響を受けるものと思われるが、平成28年度は新たな路線の開業がなかったにもかかわらず既に平成34年度の目標値をほぼ達成するなど、本事業の効果を必ずしも正確に表現していないとも考えられる。今後はより丁寧な効果の説明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

所見を踏まえ事業効果について検討し、事業の実用化率を成果指標として新たに設定することで、事業効果の説明について充実化を図った。

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28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
3,268百万円

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。

↓
【補助金等交付】

A. (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構
3,268百万円

- ・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。
- ・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。

↓
【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(12社)
2,920百万円

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			B.九州旅客鉄道(株)		
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	軌間可変電車の走行試験実施及び設備等の維持管理等	1,889	軌間可変技術調査	軌間可変電車の走行試験実施及び設備等の維持管理	1,026
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詳細設計他等	482	軌間可変技術調査	軌間可変電車の新試験車両の開発	140
管理費	人件費等	349	軌間可変技術調査	軌間可変電車の走行試験のための鉄道施設の改修等	50
設計施工法等調査	幹線鉄道の都市トンネル路線検討調査等	306			
経済設計調査	整備新幹線における便益計測に関する調査等	241			
環境影響評価	路線検討基礎資料収集整理	1			
計		3,268	計		1,216
C.			D.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
E.			F.		
費目	使 途	金 額 (百万円)	費目	使 途	金 額 (百万円)
計		0	計		0
G.			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)

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

平成29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、都市鉄道政策課			課長 石原 大	課長 岡野 まさ子	
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) 未来投資戦略2017(平成29年6月9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)	(1)新線等調査 ・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-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) ・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となる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	補助									
予算額・執行額(単位:百万円)			26年度	27年度	28年度	29年度	30年度要求			
	予算の状況	当初予算	183	216	129	97	125			
		補正予算	▲ 5	▲ 9	▲ 14	-	-			
		前年度から繰越し	-	-	-	-	-			
		翌年度へ繰越し	-	-	-	-	-			
		予備費等	-	-	-	-	-			
		計	178	207	115	97	125			
	執行額	178	206	114	-	-				
	執行率(%)	100%	100%	99%	-	-				
	当初予算+補正予算に対する執行額の割合(%)	100%	100%	99%	-	-				
平成29・30年度予算内訳(単位:百万円)	歳出予算目	29年度当初予算	30年度要求	主な増減理由						
	新線調査費等補助金	97	125	30年度予定調査の内容増による増額						
	その他	0	0							
	計	97	125							
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	26年度	27年度	28年度	中間目標年度	目標最終年度	
	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率を平成32年度に150%とする	東京圏の都市鉄道主要31区間のピーク時の平均混雑率	成果実績	%	165	164	165			
			目標値	%	-	-	-		150	
			達成度	%	-	-	-			
根拠として用いた統計・データ名(出典)	東京圏における主要区間の混雑率(鉄道局ホームページ)(各年度)									
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	26年度	27年度	28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	%	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)									

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	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30年度 活動見込
	本事業で調査等を実施した箇所数(新線等調査)	活動実績	箇所	1	1	1		
		当初見込み	箇所	1	1	1	1	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		単位	26年度	27年度	28年度	29年度 活動見込	30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		
		当初見込み	箇所	1	1	1	1	
単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29年度活動見込	
	執行額/調査等を実施した箇所数(新線等調査)	単位当たりコスト	百万円	150	179	89	40	
		計算式	執行額/箇所数		150/1	179/1	89/1	40/1
単位当たりコスト	算出根拠		単位	26年度	27年度	28年度	29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	28	27	25	57	
		計算式	執行額/箇所数		28/1	27/1	25/1	57/1

政策評価、経済・財政再生アクション・プログラムとの関係	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	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32 年度
		東京圏鉄道における混雑率 ①主要31区間のピーク時の平均混雑率	実績値	%	165	164	165		
			目標値	%					150
		定量的指標		単位	26年度	27年度	28年度	中間目標 年度	目標年度 32 年度
	東京圏鉄道における混雑率 ②180%超の混雑率となっている区間数	実績値	区間	14	12	12			
		目標値	区間					0	
	本事業の成果と上位施策・測定指標との関係								
	本事業により実施される都心直結線調査等の内容は、鉄道網の充実・活性化のための施策の検討に資することになる。								
改革項目	分野:	-							
(第一階層) KPI	KPI (第一階層)		単位	計画開始時 年度	28年度	29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	28年度	29年度	中間目標 年度	目標最終年度 年度	
	成果実績			-	-	-	-	-	
	目標値			-	-	-	-	-	
本事業の成果と改革項目・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。	○	東京圏における空港アクセスの改善については「日本再興戦略」でも言及される国家的課題とされており、国民や社会のニーズを反映している。
	地方自治体、民間等に委ねることができない事業なのか。	○	都心直結線調査は、「日本再興戦略」等の国が定める各種計画にも記載されており、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。
	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。	○	新規鉄道路線の事業化の検討にあたっては、事前調査が適切に行われる必要があり、そのためには検討を主導する国が主体となって行う必要がある。
	競争性が確保されているなど支出先の選定は妥当か。	○	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で競争性を確保している。
	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。	無	
	競争性のない随意契約となったものはないか。	無	

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。		○	都心直結線調査及び本州四国連絡橋維持修繕費ともに各年度の必要な経費を支出しているものである。		
	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。		○	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で競争性を確保している。		
	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。		○	都心直結線調査に関しては、ルート検討のための調査や構造物の構造検討等、必要な項目に絞って実施している。		
	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)		-			
	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。		○	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で競争性を確保している。		
	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。 ・都心直結線調査は、当年度の当初計画通りに実施された。		
	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。 ・東京圏における空港アクセス改善の検討のため、都心直結線調査の結果は活用されている。		
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)			-		
	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・用途等については、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	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						
一部の改善内容	今回は、アウトプット・アウトカム指標の双方について新たに見直しを講じたところであるが、今後とも、活動指標等についての検討を深度化し、事業効果の検証及び説明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	活動指標等についての検討を深度化し、事業効果の検証及び説明に努める。					
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	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28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
114百万円

- (1)新線等調査
・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
89百万円

- (1)新線等調査
・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。

【 指名競争入札(最低価格)等 】

C. 民間会社(3社)
75百万円

- (1)新線等調査
民間事業者は、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構から委託を受け、都心直結線調査を実施する。

【 補助 】

B. (独)日本高速道路保有・
債務返済機構
25百万円

- (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。

【 委託 】

D. 本州四国連絡
高速道路株式会社
25百万円

- (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われることとされている。

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)鉄道建設・運輸施設整備支援機構			B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構		
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	75	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
管理費	人件費等	14			
計		89	計		25
C.基礎地盤コンサルタンツ(株)			D.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)
都心直結線調査費	地質調査等	35	維持修繕費	維持修繕工事施工費	25
計		35	計		25

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)

