

平成25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、施設課、技術開発室			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		
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)	-		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、貨物列車走行調査により、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。さらに、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。 ・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)			22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求		
	予算 の 状 況	当初予算	2,700	2,700	7,020	2,750			
		補正予算	0	0	3,422	0			
		繰越し等	1,593	△ 94	△ 6,889	7,050			
		計	4,293	2,606	3,553	9,800			
	執行額		4,293	2,606	3,553				
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	22年度	23年度	24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	-	-	-	140
				達成度	%	-	-	-	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標			単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込	
	調査件数			活動実績 (当初見込み)	件	29 (29)	37 (37)	21 (33)	- (15)
							算出根拠	H24執行額 : 3,553百万円 H24調査件数等 : 21件	
単位当たりコスト	169百万円(実績額/調査件数)								
平成25・26年度予算内訳	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由					
	設計施工法等調査	19							
	経済設計調査	96							
	貨物列車走行調査	16							
	軌間可変技術調査	2,298							
	管理費	321							
	計	2,750	0						

事業所管部局による点検

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、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、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。	○				
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。	-	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。			
	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		
点検結果	未着工区間における所要の調査については、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。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。					
	【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 未着工区間における所要の調査については、平成24年度に従来の未着工3区間に係る工事実施計画を認可したことを踏まえ、平成25年度予算額を縮減した。 軌間可変技術調査については、新八代接続線構造物を活用し、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装置の設置等を行うための予算を確保した。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	282	平成23年	259	平成24年	268

国土交通省  
3,553百万円

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円滑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  
3,553百万円

・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(10社)  
3,141百万円

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)

**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			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	2,947			
管理費	人件費 等	412			
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	184			
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	10			
計		3,553	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	2,162			
	走行試験のための鉄道施設の改修 等	57			
計		2,219	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

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	3,553	-	-
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	九州旅客鉄道株	軌間可変技術調査	2,219	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	605	1	93.7
3	四国旅客鉄道株	軌間可変技術調査	256	随意契約	-
4	(財)鉄道総合技術研究所	経済設計調査	100	1	98.7
5	(財)運輸政策研究機構	経済設計調査	70	1	97.4
6	パンフィックコンサルタンツ株	設計施工法等調査	11	6	95
7	株)ダイヤコンサルタント	設計施工法等調査	1	随意契約	-
8	三菱マテリアル株	経済設計調査	1	随意契約	-
9	サンコーコンサルタント株	設計施工法等調査	1	随意契約	-
10					