

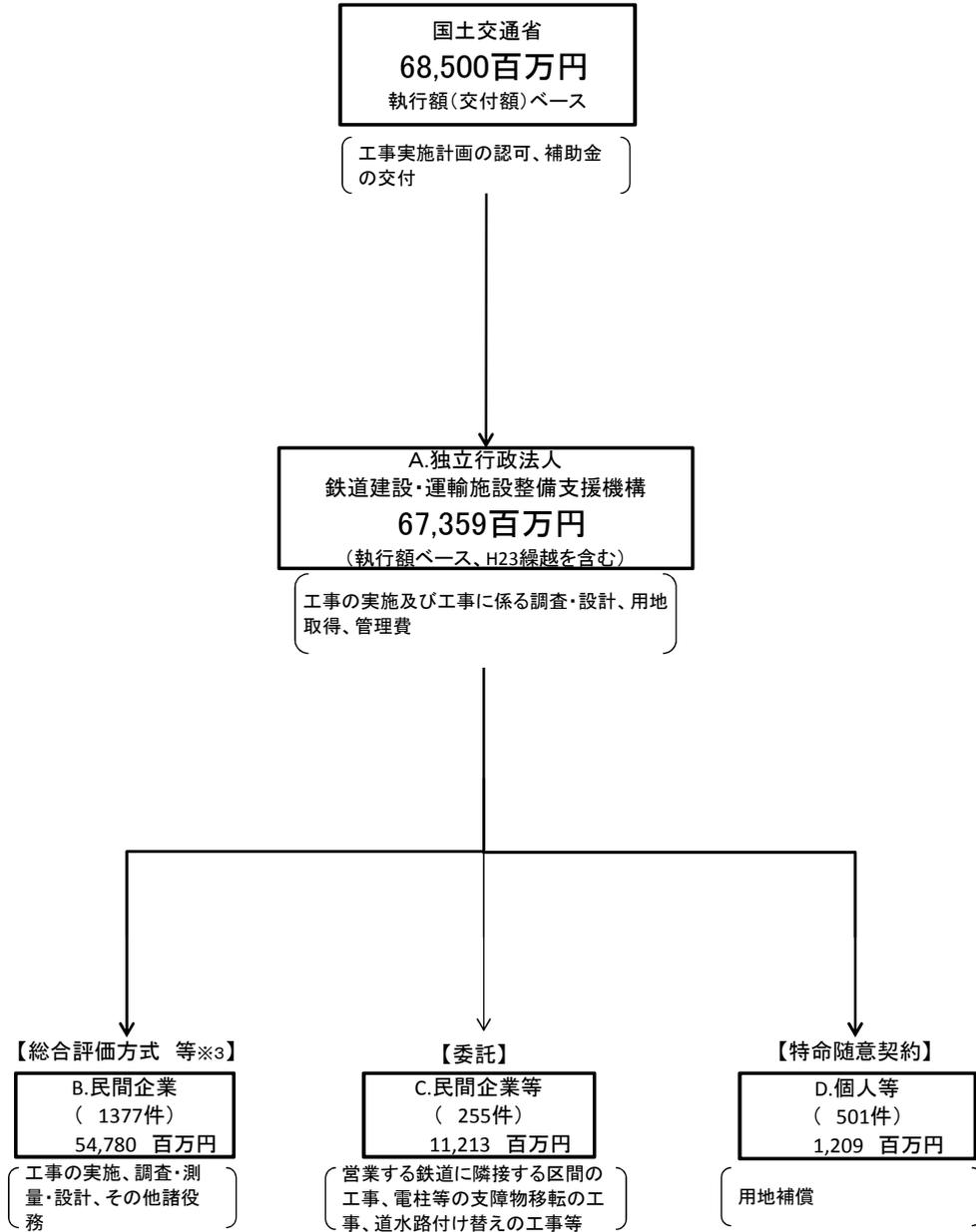
平成25年行政事業レビューシート (国土交通省)

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	H4～		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	7 都市再生・地域再生の推進 25 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～札幌)〔新青森・新函館間の開業から概ね20年後完成予定〕 ②北海道新幹線(新青森～新函館)〔平成27年度末完成予定〕 ③北陸新幹線(長野～金沢(白山総合車両基地))〔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)〔諫早～長崎の着工から概ね10年後完成予定〕 ※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	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		補正予算	70,600	70,600	70,600	70,600	82,249	
		繰越し等	13,000	-	-	-	-	
		計	18,240	4,417	▲ 2,100	26,018	-	
	執行額	101,840	75,017	68,500	96,618	82,249		
	執行率 (%)	101,840	75,017	68,500	-	-		
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	
	建設を行っている線区数		活動実績 (当初見込み)	5 (5)	5 (5)	5 (5)	- ()	
単位当たりコスト	13,700百万円(執行額/建設線区数)		算出根拠	H24執行額 : 68,500百万円 H24建設線区数 : 5線区				
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				
	北海道新幹線(新函館～札幌)	3,399	82,249	整備新幹線の着実な整備を推進するため 「新しい日本のための優先課題推進枠」11,649				
	北海道新幹線(新青森～新函館)	51,917						
	北陸新幹線(長野～金沢(白山総合車両基地))	445						
	北陸新幹線(金沢～敦賀)	2,000						
	九州新幹線(武雄温泉～長崎)	12,839						
	計	70,600	82,249					

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。		○	・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、かつ環境にも優しい公共交通機関であるという点で、優先度が高い事業であり、また国が実施すべ		
	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。		○	・整備新幹線全線区において入札・契約手続きを適切に執行するとともに設計・施工方法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。		○	・整備新幹線の各線区において、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			
点検結果	<p>北海道新幹線(新青森～新函館)及び北陸新幹線(長野～金沢[白山総合車両基地])については、それぞれ、平成26年度末及び平成27年度末の予定どおりの完成・開業を目指して着実に整備を進めているところ。</p> <p>また、未着工区間であった北海道新幹線(新函館～札幌)、北陸新幹線(金沢～敦賀)及び九州新幹線(武雄温泉～長崎)については、平成24年6月29日に工事実施計画の認可を行ったところ。</p> <p>事業の執行にあたっては、機構の入札・契約手続きの改善により整備新幹線の工事費の縮減に努めていくこととしている。</p>					
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、事業の執行にあたっては、引き続き工事費縮減に努めること。					
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ており、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、新技術の活用及び技術開発により、工事費縮減に取り組んでいる。 また、国土交通省に入札・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、工事費の縮減に努めていく。					
備考						
関連する過去のレビューシートの事業番号						
	平成22年	0273	平成23年	0250	平成24年	0259

※平成24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。

資金の流れ
(資金の受け取り先が何をを行っているかについて補足する)(単位:百万円)



※1 H23年度予算の繰越を含み、H24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工事としたものの、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)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	65,994			
用地費	用地取得に係る補償費等	1,209			
管理費	人件費、旅費、事務経費等 (*貸付料充当)	157			
計		67,359	計		0
B.代表例(日本電設工業株)			F.		
費目	使途	金額 (百万円)	費目	使途	金額 (百万円)
	北陸新幹線に係る工事の実施	171			
	北陸新幹線に係る工事の実施	158			
	北陸新幹線に係る工事の実施	140			
	北陸新幹線に係る工事の実施	130			
	北陸新幹線に係る工事の実施	125			
	北陸新幹線に係る工事の実施	103			
	北海道新幹線に係る工事の実施	110			
	その他(北海道、北陸新幹線に係る工事の実施)	586			
計		1,523	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委託	1,816			
	北海道新幹線に係る工事の委託	1,463			
	北海道新幹線に係る工事の委託	402			
	北海道新幹線に係る工事の委託	398			
	北海道新幹線に係る工事の委託	179			
	北海道新幹線に係る工事の委託	171			
	北海道新幹線に係る工事の委託	129			
	その他(北海道新幹線に係る工事の委託)	118			
計		4,676	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	182			
計		182	計		0

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	67,359	-	-

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	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(25件)	1,523	-	-
2	鹿島・鉄建・梅林・田中組JV	北海道新幹線に係る工事の実施	1,335	1	99.4%
3	飛島・鉄建・飛島・豊蔵JV	北陸新幹線に係る工事の実施	1,096	1	98.5%
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(6件)	1,046	-	-
5	三菱電機(株)	北海道新幹線、北陸新幹線に係る工事の実施(8件)	895	-	-
6	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(18件)	849	-	-
7	東亜・株木・堀松・吉本JV	北海道新幹線に係る工事の実施	846	21	86.4%
8	鹿島・佐藤・大鉄・日本海建興JV	北陸新幹線に係る工事の実施	819	2	86.7%
9	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(14件)	767	-	-
10	西日本電気システム(株)	北陸新幹線に係る工事の実施(15件)	742	-	-

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(10件)	4,676	委託契約	-
2	東日本旅客鉄道(株)	北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線に係る工事の委託(13件)	3,075	委託契約	-
3	西日本旅客鉄道(株)	北陸新幹線、九州新幹線に係る工事の委託(16件)	1,616	委託契約	-
4	九州旅客鉄道(株)	九州新幹線に係る工事の委託(3件)	800	委託契約	-
5	白山市	北陸新幹線に係る工事の委託(2件)	257	委託契約	-
6	九州電力(株)	九州新幹線に係る工事の委託(6件)	114	委託契約	-
7	高岡市土地改良区	北陸新幹線に係る工事の委託(1件)	112	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(1件)	93	委託契約	-
9	七飯町	北海道新幹線に係る工事の委託(3件)	78	委託契約	-
10	石川県	北陸新幹線に係る工事の委託(2件)	75	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	武雄市	九州新幹線に係る補償	182	特命随意契約	-
2	個人	九州新幹線に係る補償	108	特命随意契約	-
3	個人	九州新幹線に係る補償	23	特命随意契約	-
4	個人	九州新幹線に係る補償	19	特命随意契約	-
5	個人	九州新幹線に係る補償	18	特命随意契約	-
6	個人	九州新幹線に係る補償	18	特命随意契約	-
7	個人	九州新幹線に係る補償	16	特命随意契約	-
8	個人	九州新幹線に係る補償	14	特命随意契約	-
9	個人	九州新幹線に係る補償	14	特命随意契約	-
10	個人	九州新幹線に係る補償	7	特命随意契約	-

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	3,270		
		補正予算	-	-	3,422				
		繰越し等	1,593	△ 94	△ 6,889	7,050			
		計	4,293	2,606	3,553	9,800	3,270		
	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)	19 (33)	- (15)
				算出根拠			H24執行額 : 3,553百万円 H24調査件数等 : 19件		
単位当たりコスト	187百万円(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	30	30	<ul style="list-style-type: none"> 未着工区間における経済設計調査等の調査件数の増 貨物列車走行調査における調査内容の深度化による増 軌間可変技術調査における新幹線、軌間変換、在来線を繰り返し走行する3モード耐久走行試験及び更なる安全性の高度化等に向けた技術開発の実施による増 					
	経済設計調査	147	270						
	貨物列車走行調査	23	70						
	軌間可変技術調査	2,550	2,900						
計	2,750	3,270							

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	<p>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。</p> <p>【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。</p>					
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	未着工区間における調査については、昨年のチーム所見も踏まえて実施内容の見直しと予算額の縮減が図られている。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、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こと。					
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、3モード耐久走行試験の実施において、引き続き既存設備を有効活用してコスト縮減に努める。					
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	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・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			E.		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	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	用途	金額 (百万円)	費目	用途	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	用途	金額 (百万円)	費目	用途	金額 (百万円)
計		0	計		0
D.			H.		
費目	用途	金額 (百万円)	費目	用途	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					

平成25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	H3~	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 高原修司 都市鉄道政策課長 堀内丈太郎 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)					
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 走行試験等による技術開発以外の項目に関する基礎資料等の作成を目的として調査を実施する。 ・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 (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必要な基礎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%)及び利子等に対し、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)	予算の状況	当初予算	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求	
		補正予算	218	207	56	150	333	
		繰越し等	▲3	-	▲7			
		計	-	-	-			
	執行額	216	207	49	150	333		
	執行率(%)	215	202	48				
		99.8%	97.4%	99.7%				
成果目標及び成果実績 (アウトカム)	成果指標		成果実績	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			人	-	-	30万	140万
			達成度	%	-	-	21.5%	
活動指標及び活動実績 (アウトプット)	活動指標		活動実績 (当初見込み)	単位	22年度	23年度	24年度	25年度活動見込
	調査件数等			件	7	6 (6)	3 (3)	- (4)
単位当たりコスト	16百万円(執行額/調査件数等)		算出根拠	H24執行額 : 48百万円 H24調査件数等 : 3件				
平成25・26年度予算内	費目	25年度当初予算	26年度要求	主な増減理由				
	中央リニア調査	70	0	「新しい日本のための優先課題推進枠」300				
	都心直結線調査	50	300					
	大鳴門橋修繕費	30	33					
	計	150	333					

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。		○	・中央新幹線については東京～大阪間の複数の自治体にまたがって計画されている新幹線であり、防災対策等について地方自治体が個別に策定することは非効率であり、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にし、コスト縮減に努めている。 ・調査に関しては、震災対策や、大深度地下における防災対策等、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。 ・中央リニア調査により、防災対策等について、検討・検証を実施した。		
	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	<p>本事業については、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定等や大鳴門橋の適切な維持管理のために必要なものとして、適正に実施されており、引き続き事業の進捗状況の把握等に努めることにより、効率的な予算の執行を図ることとしている。</p> <p>【前回の指摘を踏まえた執行上の改善点】 今後の中央新幹線の手続きを踏まえ、大深度地下での安全・防災対策等必要性が高い調査を実施した。</p>					
外部有識者の所見						
行政事業レビュー推進チームの所見						
事業本体的改善	中央リニア調査については、中央新幹線に係る手続きの進捗とこれまでの調査の成果を踏まえ、今後実施すべき調査項目を精査すること。					
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	中央新幹線については、平成26年度に工事実施計画認可申請が予定されていることから、今後の調査は行わない。					
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	0286	平成23年	0263	平成24年	0270

※平成24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
48百万円

- (1)新線等調査
・中央リニア調査
国は、(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必要な基礎資料等の作成に資する中央リニア調査に対し、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
28百万円

【 補助 】

B. (独)日本高速道路保有・
債務返済機構
20百万円

- (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、中央リニアの整備に必要な基礎資料(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。

- (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及び当該施設を有償で鉄道事業者に利用させる業務を実施する。

【 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)
25百万円

【 委託 】

D. 本州四国連絡
高速道路株式会社
20百万円

- (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)

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			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	25			
管理費	人件費 等	3			
計		28	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	20			
その他	利息支払 等	0			
計		20	計		0
C.(公財)鉄道総合技術研究所			G.		
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	17			
計		17	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	20			
計		20	計		0

支出先上位10者リスト

A.独立行政法人鉄道建設・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	中央リニアの整備に必要な基礎資料の作成	28		
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

B.(独)日本高速道路保有・債務返済機構

	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	20	-	-
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

C.民間事業者等(2社)

	支出先	業務概要	支出額 (百万円)	入札者数	落札率
1	(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研究	17	随意契約	98.4
2	パシフィックコンサルタンツ(株)	大深度地下の安全・環境の指針に関する調査	4	標準プロポ ²	91.4
3	パシフィックコンサルタンツ(株)	地下構造物等の防災対策等に関する調査	4	標準プロポ ⁴	97.3
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

D.本州四国連絡高速道路株式会社

	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	20	-	-