

6 . 効率的、効果的な事業の実施

(1) 既存ストックの有効活用

ダム再編の推進

治水上の効果が高いなどの流域特性に応じたダムの最適配置に向けた再編を推進し、治水・利水等の機能向上を図る。

堰堤改良事業の拡充（ダム機能向上事業）

ダム運用の見直しによる治水機能の向上や下流の無水区間の解消などの河川環境の改善のため、既設ダムに必要な事前放流用施設（小規模放流管）の増設などによる総合的なダム機能の向上を図る。

堤防強化対策の推進

破堤した場合に大きな氾濫被害が想定される中小河川の堤防を対象に平成16年に実施した緊急点検の結果等を踏まえ、堤防弱部の強化対策を重点的に実施する。

(2) コスト構造改革の推進

「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」に基づき、事業のスピードアップ、設計の最適化、調達最適化をポイントとした公共事業のすべてのプロセスを例外なく見直す「コスト構造改革」に取り組んでおり、事業のスピードアップによる事業便益の早期発現や将来の維持管理費の縮減等、総合的なコスト縮減をより一層推進し、平成15年度から5年間で、平成14年度と比較して15%の総合コスト縮減率を達成することを目標とする。

<コスト構造改革への取り組み事例>

区分	事 例	総合コスト縮減効果
事業の重点化・集中化	<ul style="list-style-type: none"> 河川、砂防、海岸事業において、事業期間、区間を設定、公表し、重点投資を行う短期集中型事業の導入により治水効果の早期発現を図る。 	<p>(モデルケースによる試算例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 従来10年間の工期を要する放水路事業に対し、5年間の工期短縮により約3億円のコスト縮減効果。 事業便益の早期発現効果を費用便益分析に基づくB/Cで除することにより、コスト縮減額に換算。(公共事業コスト構造改革フォローアップ実施要領による)
計画・設計の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 原則として貯水池標高以上(河川区域外)とすべき付替道路について、道路管理者との協議により、洪水時の最高水位以上(河川区域内)にルートを変更し、現道の利用区間の拡大及び原石山・工事用道路跡地を有効活用して、工事費の縮減を図る。 ダム事業における掘削法面の保護対策であるコンクリート吹き付け法枠工に対し、同等の安定が図れる合理化施工法(簡易法枠工)を採用しコスト縮減を図る。 河口水門のゲートに、従来の門柱タイプ(引き上げ式ローラーゲート)に替わり門柱レスタイプ(ライジングセクターゲート)を採用することにより、建設費用を縮減。 砂防ソイルセメントを用いた工法の推進により、建設発生土の有効活用が可能となり、環境への負荷軽減、施工の簡素化等を図る。 人工リーフの技術的な指針について、性能規定の考え方を取り入れた見直しを行うことにより、コスト縮減を図るとともに、既設の消波ブロック等のリサイクルを推進し、景観的にも良好な海岸づくりを推進する。 	<p>(モデルケースによる試算例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート変更による現林道の利用区間拡大等により、 付替道路工事費 約3.4億円 約2.1億円 (約38%コスト縮減) (モデルケースによる試算例) 簡易法枠工の採用により、 掘削法面工事費 約6.1億円 約3.4億円 (約44%コスト縮減) (モデルケースによる試算例) ライジングセクターゲートの採用により、 ゲート部工事費 約2.2億円 約1.9億円 (約14%コスト縮減) (代表事例によるえん堤の工事費の縮減額) 砂防えん堤基礎部を砂防ソイルセメントによる地盤改良等の変更により、 337百万円 305百万円 (約9.5%コスト縮減) (モデルケースによる試算例) 不透過ブロックで全面を覆い施工されていた人工リーフについて、陸側を不透過ブロックに代えて、他で不要となった消波ブロックをリサイクルすることにより、 従来構造 1基あたり 約7.6億円 見直し後の構造 1基あたり 約5.9億円 (約20%コスト縮減)