

平成20年度国土交通省関係予算  
内示のポイント

国土交通省

## 目 次

内示額のアウトライン	1
1. 予算の重点化	2
2. 次期「社会資本整備重点計画」の策定	1 2
3. 道路特定財源の見直し	1 3
4. 成果目標別主要事項	1 4

### 関係資料

1. コスト構造改革の取組	2 4
2. 平成20年度予算に向けた事業評価実施状況の概要	2 6
3. 道路特定財源の見直し	3 5

※計数については整理中であり今後の異動がありうる

## 内示額のアウトライン

(1) 国費総額 5兆8,881億円(0.97倍)

公共事業関係費 5兆2,740億円(0.97倍)

〔重点施策推進要望に係る施策  
2,376億円〕

一般公共事業費 5兆2,206億円(0.97倍)

災害復旧等 534億円(1.00倍)

その他施設費 600億円(0.99倍)

〔重点施策推進要望に係る施策  
11億円〕

行政経費 5,541億円(0.99倍)

〔重点施策推進要望に係る施策  
49億円〕

(2) 財政投融资 3兆6,461億円(0.92倍)

※財投機関債総額 4兆2,598億円(0.91倍)

(3) 地域一括計上予算〔一般公共事業費〕

北海道 6,100億円(0.97倍)

離島 779億円(0.89倍)

奄美 297億円(0.96倍)

# 1. 予算の重点化

国際競争力の強化と地域の活性化、地球環境問題と少子高齢化への対応、国民の安全・安心の確保の3分野における事業・施策を重点的に推進するとともに、各事業・施策分野においても、その目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化し、限られた予算で最大限の効果の発現を図る。

## I 国際競争力の強化と地域の活性化

### 1 アジア・ゲートウェイ構想の実現等の成長基盤の強化

世界の成長と活力を我が国に取り込む基盤づくりのため、大都市圏や地域の拠点的な空港、スーパー中枢港湾、国際物流に対応した幹線道路網の整備等を推進する。

#### ○大都市圏や地域の拠点的な空港の整備 [706億円 (1.15)]

アジア・ゲートウェイ構想を踏まえ、羽田空港の再拡張事業、関西国際空港の物流施設の二期島への展開や連絡橋道路売却に伴う料金引下げによるアクセス改善等大都市圏の拠点的な空港の整備を推進するとともに、地域の拠点的な空港については、国際物流機能の強化等既存ストックを活用した機能の高質化を図る。

#### ○スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化 [602億円 (1.14)]

世界水準の港湾物流サービスを実現するため、次世代高規格コンテナターミナルや大規模で高機能なロジスティクスセンターの整備を促進するとともに、貿易関連手続の電子申請窓口を統一化する次世代シングルウィンドウや共通カードを用いたコンテナターミナルの出入管理システムを構築する。また、スーパー中枢港湾と内航フィーダー輸送により結接するための地方の港湾の施設整備を促進する。

#### ○国際物流に対応した幹線道路網の整備 [1,907億円 (1.07)]

高速道路等のICから物流の拠点となる空港・港湾へのアクセス道路や国際標準コンテナ車が積み替えなく通行できる幹線道路ネットワークの整備を重点的に行うことにより、国際物流に対応した幹線道路網の整備を推進する。

#### ○三大都市圏環状道路の整備 [2,053億円 (1.02※)]

※平成19年度供用区間を除く。  
通過交通等都心部に集中する交通の分散により、交通の円滑化及びCO<sub>2</sub>排出量の削減を図り、都市機能の強化を促す三大都市圏環状道路の整備を推進する。

## ○安定的な物流コストの確保等を図るための高速道路料金の引下げ [235億円（皆増）]

今般の急激な原油高騰下において、安定的な物流コストの確保等を図るため、効果的な高速道路料金の引下げを行う。

## 2 自立した活力ある地域づくり

地域の活性化を図るため、国土形成計画等に基づき、自立的な広域ブロックの形成や地方都市におけるまちづくりを推進する。また、地方鉄道・地方バスを含む地域の公共交通等を総合的に支援するほか、鉄道ネットワークの整備、港湾を核とした地域活性化プログラムの推進等に取り組む。さらに、建設業・不動産業の一体的な振興を推進する。

## ○自立的な広域ブロックの形成 [607億円（3.04）]

国土形成計画(全国計画、広域地方計画)に基づく地域戦略等の実現を図るため、社会資本整備の機動的推進を図る制度を創設する。また、地域自立・活性化交付金による都道府県への支援を行うとともに、官民が連携した広域プロジェクト構想の具体化等を機動的に支援する制度を創設する。

## ○地方都市におけるまちづくりの推進 [2,562億円（1.00）]

中心市街地の活性化や民間の創意工夫を活かしたまちづくりを推進するため、暮らし・にぎわい再生事業について既存のまちなみを活かした取組に対する支援を拡充するとともに、官民協働事業等に対するまちづくり交付金の拡充を行う。また、地方都市における優良な民間都市開発事業を推進するため、まち再生出資業務を拡充し、地域の実情に応じた規模の事業に対する資金調達の円滑化を図る。

## ○地域における公共交通等に対する総合的な支援 [772億円（1.00）]

- ・総合交通戦略に基づきLRT・バスの走行空間等の整備、交通結節点の改善、徒歩・自転車による移動環境の整備を支援する制度を拡充する。
- ・地方の鉄軌道事業者と自治体、住民等による利用促進やサービス改善のための先進的取組を支援するとともに、地方バス路線について、事業者が経営の効率化を推進しつつ生活交通路線の維持を図ることを促すインセンティブ措置を導入する。

## ○港湾を核とした地域活性化プログラムの推進 [682億円（1.17）]

企業の新規立地や設備投資等と連動した多目的国際ターミナル整備等を推進するとともに、臨海部産業と一体的なターミナル利用を図り、効率的な産業物流が実現する地区（臨海部産業エリア）を形成する。また、みなと振興交付金により知恵と工夫を凝らした取組を支援する。

## ○「新たな公」の活用、二地域居住の推進等による地域の活性化 [12億円(6.65)]

「新たな公」による地域づくりの全国展開を図るため、官民の多様な主体がコミュニティの創生のために協働して取り組む活動を推進する。また、二地域居住等を推進するため、総合的な情報提供体制の整備や普及啓発、NPO等によるモデル的活動や既存の公共施設等の再編・再生による集落活性化への支援を行う。さらに、テレワーク普及に向けた社会実験に取り組む。

## ○整備新幹線の着実な整備 [706億円(1.00)]

国土の骨格となる高速交通機関を整備し、地域活性化や地域間の連携強化を促進するため、高速性、大量性、安全、環境に優れた整備新幹線の整備を推進する。

## ○都市鉄道ネットワークの充実 [58億円(1.03)]

都市鉄道の既存ストックを有効活用しつつ速達性・利便性の向上を図るため、相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線等を整備するとともに、成田国際空港へのアクセス鉄道等の整備を促進する。

## ○建設業・不動産業の一体的な振興 [10億円(1.06)]

地域の中小・中堅建設業の経営基盤を強化するため、企画・設計・維持管理等川上・川下分野への進出等を支援するとともに、工業高校等と連携して将来の人材を育成する等の取組を行う。また、中小不動産業について、建設分野との連携を含めた新規事業形態の展開や事業の高度化を支援する。

### 3 歴史・文化等に根ざした美しい国土づくりと観光交流の拡大

歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりを総合的に推進する。また、ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成促進のための総合的な支援制度の構築等を進めることにより、観光立国を実現する。

## ○歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりの推進 [380億円(1.34)]

失われつつある歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりを推進するため、歴史的に重要な施設の復原・修復や、歴史的資産を活かしたまちなみ形成に対する支援措置の創設等を行う。

## ○国際観光交流の拡大

[35億円 (1.01)]

訪日旅行者の満足度を高めリピーター化を促進すべく、国際観光振興の更なる展開を図るため、「ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクト」として我が国の魅力の一層の理解の促進等に取り組むほか、ICカードの共通化・相互利用化等の旅行者の利便性の増進を図る。あわせて、国際会議の開催・誘致活動に対する支援、開催候補地のプロモーション等の取組を推進する。

## ○国際競争力の高い魅力ある観光地の形成等を通じた観光立国の実現

[6億円 (1.15)]

- ・宿泊旅行回数・滞在日数の拡大を目指し、二泊三日以上の行程で回遊することができる地域観光圏、及び各観光地をより広域的にネットワークした広域観光圏の形成を促進するための支援制度を創設する。
- ・特定の時期に集中している旅行需要の平準化、休暇取得の多様化・柔軟化を図るために効果が高いと見込まれる取組を、地域と企業等が協働して実証的に実施する場合に支援するとともに、観光産業のイノベーションを促進して生産性向上等を図る。

## II 地球環境問題と少子高齢化への対応

### 4 低炭素社会・循環型社会の構築

地球温暖化対策として、地区・街区レベルの環境負荷削減、住宅・建築物の省エネ性能の向上、自動車から排出されるCO<sub>2</sub>削減等低炭素社会・循環型社会の構築を目指した取組を推進する。

#### ○地区・街区レベルの環境負荷削減対策の推進

[3億円 (皆増)]

地区・街区レベルの環境負荷削減を推進するため、エネルギーの面的利用、民有地等の緑化、都市交通施策に係る支援の拡充に加え、関係者間の一体的取組のコーディネート、社会実験等への支援制度を創設する。

#### ○住宅・建築物における省CO<sub>2</sub>対策の推進

[53億円 (皆増)]

住宅・建築物における省CO<sub>2</sub>対策を推進するため、先進的な省CO<sub>2</sub>技術を導入する事業や、中小住宅生産者等の省エネ対策に係る施工能力の向上、消費者への啓発に関する取組等への支援制度を創設する。

## ○自動車から排出されるCO<sub>2</sub>削減の推進 [42億円 (1.07)]

- ・CO<sub>2</sub>削減や大気汚染の改善に資する低公害車の普及、及び新燃料を利用する次世代低公害車の開発・実用化を推進する。また、交通流円滑化対策を実施するとともに、パーキングエリア等でのアイドリング抑制のための新たな対策としてエコパーキングシステムの普及等を促進する。さらに、アジアを中心に交通環境分野での国際連携を強化する。
- ・都市内物流の効率化や鉄道貨物の輸送力増強による物流の効率化を進める。

## ○グリーン庁舎の整備等の推進 [28億円 (1.15)]

京都議定書に定められたCO<sub>2</sub>削減目標の達成のため、太陽光発電、建物緑化、省エネルギー設備機器等を利用した環境負荷の小さい庁舎の整備や改修を推進する。

## 5 誰もが暮らしやすい生活環境の実現

高齢者等を含め、誰もが快適に生活できる環境を実現するため、住宅の寿命を延ばす「200年住宅」への取組を推進するとともに、住宅セーフティネットの充実、総合的なバリアフリー化を推進する。

## ○住宅の寿命を延ばす「200年住宅」への取組 [135億円 (皆増)]

長期にわたって使用可能な質の高い住宅ストックを形成していくため、更なる技術開発を進めつつ、先導的モデル事業に対する支援制度の創設や住宅履歴情報の整備、超長期の住宅ローンの開発、既存住宅のリフォームやライフステージに応じた住替えを促進するための資金調達の支援等、住宅の建設、維持管理、流通、資金調達等の各段階における施策を推進する。

## ○住宅セーフティネットの充実 [2,230億円 (1.19)]

低所得の既存入居者の居住の安定を確保しつつ、都市再生機構の賃貸住宅ストックの再編を円滑に推進するための支援制度を創設する。また、医療法人による高齢者向け賃貸住宅の供給を支援するための地域住宅交付金の拡充等を行い、福祉・医療施策と連携した住宅供給を促進する。

## ○総合的なバリアフリー化の推進 [2,530億円 (1.01)]

地域において交通、観光の拠点性が高い駅については、乗降客5千人未満であっても段差解消の促進を図るとともに、地域のニーズに応じた中・小型バス等のバリアフリー車両の開発・普及を進める等、公共交通機関、まちづくりにおけるバリアフリー化を推進する。また、「心のバリアフリー」を促進するため、交通事業者、設計・施工に携わる専門家等の意識啓発に取り組む。



### Ⅲ 国民の安全・安心の確保

#### 6 防災・減災対策の強化

地震、火災に強い住宅・市街地の形成や公共交通機関の耐震化を推進するとともに、地球温暖化に伴い増大する自然災害リスクから国民の生命や財産を守るための予防対策の充実等を推進する。また、被災したまち・住まいの早期復興を支援する。

##### ○住宅・建築物の耐震化と密集市街地の整備促進 [330億円(1.14)]

大規模地震時の住宅・建築物の倒壊による人的・経済的被害の軽減のため、住宅・建築物の耐震化に係る助成について地域要件や建物要件の緩和・撤廃、助成額の拡充を行うとともに、最低限の安全性を確保すべき密集市街地の整備を推進する。

##### ○公共交通機関の耐震化等による大規模災害への対応力強化 [95億円(1.05)]

大規模地震や津波等に備え、鉄道施設の耐震補強や地下駅の火災対策を強化するとともに、緊急物資の輸送に利用する拠点空港等の耐震性の向上や港湾の耐震強化岸壁の整備、基幹的広域防災拠点の機能の強化を推進する。

##### ○激化する水害・土砂災害への予防対策等の充実 [1,004億円(1.17)]

水害・土砂災害対策を効率的・効果的に実施するため、災害を未然に防ぐための予防対策の強化を図る。また、大規模災害時に迅速かつ的確な緊急対策を実施するため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を創設し、人員・資機材の派遣体制等を整備する。

##### ○浸水被害対策の推進 [872億円(1.17)]

流域一体となった治水対策を推進するため、通常連続堤のほか、流域の土地利用状況等に応じて、輪中堤の整備等による浸水対策の強化を図るとともに、下水道管理者が行う雨水貯留浸透施設の設置や、民間が自主的に取り組む減災対策への支援措置を強化する。

##### ○防災気象情報の高度化と地震津波監視機能の強化 [27億円(1.61)]

災害リスクの増大に的確に備えるため、最大瞬間風速のデータを提供できる次世代アメダスの整備や台風予報を現行の3日先までから5日先まで延長するとともに、緊急地震速報の精度向上等地震対策の強化を図る。

## ○被災したまち・住まいの早期復興等の強化 [8億円 (2.67)]

大規模災害により被災したまちの早期復興を支援するとともに、大規模地震に備えた都市防災対策を緊急かつ総合的に推進するための支援制度の創設等を行う。また、大規模地震等の被災者が慣れ親しんだコミュニティの中で暮らし続けられるよう、被災者向けの住宅整備等への支援を拡充する。

## 7 日常生活における安全・安心対策の強化

新築住宅の瑕疵担保責任の履行の確保に関する新制度の円滑な実施を図るとともに、運輸安全マネジメント評価の効果的な実施と保安監査体制の強化を推進する等公共交通の安全・保安対策や道路等の既存の社会資本ストックの戦略的維持管理等を推進する。

## ○新築住宅の瑕疵担保責任の履行確保 [23億円 (4.60)]

瑕疵担保責任の履行確保に関する新制度の円滑な実施を図るため、中小住宅生産者の確実な瑕疵保証の履行を支援する観点から住宅保証基金を増額し、民間の保険法人が同基金を広く活用できるよう基金の活用主体の拡充を行うとともに、保険法人における住宅の検査体制の整備支援や、紛争処理体制の整備等を行う。

## ○公共交通の安全・保安対策の強化 [21億円 (1.22)]

運輸安全マネジメント評価の効果的な実施と保安監査体制の強化を推進するとともに、メガポート・イニシアティブのパイロットプロジェクトの実施や、航空交通管制部被災時に他機関において航空管制機能をバックアップするための施設整備を推進する。

## ○予防保全的管理への転換に向けた社会資本の戦略的維持管理 [4,964億円 (1.04)]

社会資本の老朽化が進行することを踏まえ、道路、河川、下水道、港湾等の施設における長寿命化・延命化等に関する計画策定等の推進、道路橋や河川管理施設等における予防保全の計画的な実施等、戦略的な維持管理を行う。また、安全な道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路の耐震対策をはじめとした地震、豪雨、豪雪等に対する緊急度の高い防災対策を推進する。

## ○踏切対策のスピードアップ [514億円 (1.07)]

「開かずの踏切」等の対策を早期に実施するため、歩道拡幅等の速効対策と連続立体交差事業等の抜本対策を両輪として、緊急かつ重点的に推進する。また、踏切保安設備の整備の促進を図る。

## 8 新たな海洋政策の推進

海上保安体制の充実強化を図るため、巡視船艇・航空機等の緊急整備を、複数クルー制（「空き巡視艇ゼロ作戦」）とともに進めるほか、不足する船員の安定的な確保・育成等による安定的で効率的な海上輸送の確保対策、我が国領海、EEZの海洋管理を的確に行うための海洋調査等を推進する。

### ○巡視船艇・航空機等の緊急整備等による安全・安心の確保

[408億円 (1.01)]

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機等の刷新による高性能化を図るための緊急かつ計画的な整備を、複数クルー制（「空き巡視艇ゼロ作戦」）とともに行うことにより、海上保安体制の充実強化を効果的に推進するとともに、我が国関係船舶の多くが通航するマラッカ・シンガポール海峡等の航行安全対策を推進する。

### ○安定的で効率的な海上輸送の実現

[82億円 (1.04)]

船員の不足に対応するため、船員の計画的な確保・育成を進めるとともに、離島観光振興を核とした活性化等を図りつつ離島航路を維持・改善する。また、低燃費で環境にやさしいスーパーエコシップの普及を促進する。

### ○海洋環境イニシアティブの推進

[4億円 (1.49)]

世界でもトップレベルの我が国の造船・運航技術を活かした船舶の燃費指標の開発とその世界標準化（「海の10モードプロジェクト」）や、船舶の省エネ技術・システムの開発等を推進する。

### ○領海、EEZにおける海洋調査の推進

[14億円 (皆増)]

我が国領海、EEZの海洋管理を的確に行うため、調査データの不足している海域における海洋調査を優先的・重点的に実施するほか、気象予測にも資する水温等の海洋情報の収集を強化する。

## 重点施策推進要望に係る施策

重点施策推進要望に係る施策については、成長力加速プログラム、地域活性化、環境立国戦略、生活の安全・安心等の分野を重点的に推進する。

### <公共>

○ 国際競争力の強化と地域の活性化〔成長力加速プログラム 地域活性化等※〕	1, 107億円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・スーパー中枢港湾プロジェクトの推進</li> <li>・羽田空港整備による航空交通ネットワーク強化の推進</li> <li>・成田高速鉄道アクセス線の整備</li> <li>・歴史・文化を活かしたまちづくり支援</li> <li>・中心市街地の活性化</li> <li>・地域活性化基盤道路整備プロジェクト</li> </ul>	
○ 地球環境問題等への対応〔環境立国戦略※〕	264億円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・水辺における良好な環境の保全・再生・創出</li> <li>・下水汚泥の資源・エネルギー循環の推進等</li> <li>・CO<sub>2</sub>吸収源対策に資する都市緑化の推進</li> </ul>	
○ 国民の安全・安心の確保〔生活の安全・安心※〕	1, 005億円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の住宅の耐震改修等の促進</li> <li>・安全で信頼性の高い道路ネットワークの緊急整備</li> <li>・密集市街地の緊急整備</li> <li>・防災公園の緊急整備</li> <li>・緊急浸水対策</li> </ul>	
合 計	2, 376億円

<非公共>

○ 国際競争力の強化と地域の活性化〔成長力加速プログラム〕 〔地域活性化等※〕	30億円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・「新たな公」による地域づくりやテレワークの推進</li> <li>・歴史的環境の保全・整備によるまちづくりの推進</li> <li>・建設業・不動産業の振興、不動産投資市場の健全な発展のための情報基盤の構築</li> <li>・国際会議の開催誘致、国際競争力の高い魅力ある観光地の形成を通じた観光立国の実現</li> <li>・港湾における内航フィーダー輸送の強化、小口貨物の積替円滑化等への支援</li> </ul>	
○ 地球環境問題等への対応〔環境立国戦略※〕	17億円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区・街区レベルの環境負荷削減対策の推進及び住宅・建築物における省CO2対策の推進</li> <li>・北海道に適した新たなバイオマス資源の導入促進事業</li> <li>・低公害車の普及促進及び新燃料を利用する次世代低公害車の開発・実用化</li> <li>・海洋環境イニシアティブの推進</li> </ul>	
○ 国民の安全・安心の確保〔生活の安全・安心※〕	13億円
<ul style="list-style-type: none"> <li>・船員の計画的な確保・育成等の推進</li> <li>・我が国領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進</li> </ul>	
合 計	60億円

※ 平成20年度概算要求基準において重点施策推進要望の対象とされている項目

## 2. 次期「社会資本整備重点計画」の策定

- ・社会資本整備重点計画は、社会資本整備を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、
  - ①社会資本整備事業によって実現すべき目標を明確に示す
  - ②目標達成のために実施すべき社会資本整備事業の概要を示す
  - ③社会資本整備を効果的かつ効率的に実施するための取組を示す
- ・5カ年の計画（現行重点計画は平成15～19年度が計画期間）。
- ・平成20～24年度を計画期間とする次期「社会資本整備重点計画」を策定する。

### 社会資本整備審議会・交通政策審議会計画部会とりまとめで示された方向性

#### 《現行重点計画からの見直しのポイント》

- 地域の自立・活性化と成長力の強化に向け、「活力」をより重視
- 老朽化した社会資本ストックの増加に対応し、「維持管理や更新」を重視
- 概ね10年後までに概成させる事業を明確化し、「重点化をさらに進める」
- 指標の改善等により「重点計画の分かりやすさをさらに向上させる」

#### 《次期重点計画の具体的な改善内容》

- 将来（概ね10年後）の経済社会の具体的な姿の提示
- 重点目標分野を「活力」、「安全」、「暮らし・環境」に整理  
新たに維持管理や更新などの「横断的な政策課題」を創設
- 新たな重点目標を追加  
（ 「ハード対策と一体となったソフト対策による被害の軽減」 等 ）
- 緊急性を有する事業の明確化
- 分かりやすい身近な指標への改善  
（ 「事業や施設間での連携による横断的指標の充実」 等 ）
- 重点的、効果的かつ効率的な整備に向けた取組の充実  
（ ・VFM（Value for Money）最大化に向けたコストの縮減  
・入札・契約の透明性・競争性の向上等公共調達改革 等 ）

#### 《国土形成計画の実現に向けた社会資本整備重点計画の推進》

- 国土計画と「車の両輪」としての社会資本整備
- 地方ブロックの社会資本の重点整備方針の充実・強化

（参考）今後、社会資本整備審議会・交通政策審議会での審議、パブリックコメント募集、都道府県からの意見聴取等の手続を経て、平成20年夏頃に閣議決定を行う予定である。

※上記の内容は、今後の策定作業の過程で変更する場合がある。

### 3. 道路特定財源の見直し

平成19年12月7日の「道路特定財源の見直しについて」（政府・与党合意）においては、納税者の理解を得つつ、現行の税率水準を維持するとして、特に、

- ・ 中期計画については、道路に関連する施策や高速道路料金の引下げ等を活用しつつ、素案で掲げた目標達成に必要な事業量59兆円を確保したこと
  - ・ 地域の道路整備の促進を図るため、地方道路整備臨時交付金の改善や無利子貸付制度の創設（5年間、総額5,000億円規模）を行うこと
  - ・ 国の道路特定財源2.5兆円を活用し、高速道路料金の引下げ等、既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化を推進すること
- 等を盛り込んだところ。

これに基づき、平成20年度予算においては、地域づくり・まちづくりの推進を図るため、道路関連施策として、1,525億円を計上するほか、

- ①道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るため、新たに創設した無利子貸付に係る費用として、1,000億円
  - ②高速道路料金の引下げ、スマートインターチェンジの増設等を実施するため国が承継した債務の償還費等として、1,517億円
- を計上する。

なお、納税者の理解の得られる歳出の範囲内（自動車に関連する一般財源の歳出）で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する（1,927億円）。

## 4. 成果目標別主要事項

### 1. 暮らし・環境

#### 目標1 少子・高齢化等に対応した住生活の安定の確保及び向上の促進

##### ○良質な住宅ストックの形成と住宅セーフティネットの充実

- ◇都市再生機構の賃貸住宅再編に伴う入居者負担増を抑制するための支援制度の創設
- ◇医療法人による賃貸住宅の供給促進等のための地域住宅交付金の拡充
- ◇被災者の居住の安定を確保するための小規模住宅地区等改良事業の拡充

#### 目標2 良好な生活環境、自然環境の形成、バリアフリー社会の実現

##### ○総合的なバリアフリー化の推進

- ◇鉄道駅等の旅客施設のバリアフリー化の推進
- ◇ノンステップバス等普及促進事業
- ◇地域のニーズに応じたバリアフリー車両の開発及び標準仕様の策定

##### ○海洋・沿岸域環境や港湾空間の保全・再生・形成、海洋廃棄物処理、海洋汚染防止の推進

- ◇海岸利用の活性化による魅力ある地域づくりの支援（海岸環境整備事業の拡充）
- ◇海面処分場の計画的な確保
- ◇干潟等の保全・再生・創出及び閉鎖性海域等における水環境の改善等の推進

##### ○快適な道路環境等の創造

- ◇道を舞台に地域資源や個性を活かした美しい国土景観の形成を図る日本風景街道の推進
- ◇安全・快適な歩行空間確保の促進のための無電柱化の推進
- ◇次世代低公害車の開発・実用化促進
- ◇低公害車の導入促進

##### ○良質な都市空間形成と歴史的環境の保全・整備の推進

- ◇歴史・文化資産を保全・活用したまちづくりの推進

##### ○良好な水環境・水と緑のネットワーク・水辺空間の形成、適正な汚水処理の確保、下水道資源の循環の推進

- ◇民間活用型地球温暖化対策下水道事業制度の創設



- ◇下水道水環境保全効果向上支援制度の創設
- ◇河川の水辺を利用した自然体験活動の推進
- ◇清らかな河川の流れの回復

## 目標3 地球環境の保全

### ○地球温暖化対策等の推進

- ◇地区・街区レベルの環境負荷削減対策の推進
- ◇中小事業者等による住宅・建築物に係る省エネ対策の強化
- ◇エコパーキングシステムの普及促進
- ◇海の10モードプロジェクトの創設
- ◇海外プロジェクトにおける我が国のCO2排出削減に資する事業の形成推進

## 2. 安全

### 目標4 水害等災害による被害の軽減

#### ○気象情報等の提供及び観測・通信体制の充実

- ◇5日先までの台風予報の実施
- ◇次世代アメダスの整備
- ◇緊急地震速報精度向上のための地震観測点の強化
- ◇ケーブル式海底地震計の整備
- ◇異常気象への対応のための海洋変動監視予測情報の提供

#### ○地震、火災に強い住宅、市街地等の形成

- ◇密集市街地の整備促進（住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）の拡充）
- ◇住宅・建築物の耐震化に係る助成の拡充
- ◇下水道長寿命化支援制度の創設
- ◇被災したまちの早期復興等（都市防災総合推進事業の拡充）

#### ○水害、土砂災害の防止、減災の推進

- ◇雨に強い都市づくり支援事業の創設
- ◇流域貯留浸透事業の拡充
- ◇緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の創設
- ◇河川管理施設やダムの戦略的維持管理
- ◇直轄砂防管理費の創設

#### ○津波・高潮・侵食等による災害の防止、減災の推進

- ◇海岸堤防等の信頼性向上のための緊急対策の推進（海岸堤防等老朽化対策緊急事業の創設）
- ◇ゼロメートル地帯や地震防災対策強化地域等における緊急津波・高潮対策

### 目標5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保

#### ○公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空テロの防止の推進

- ◇踏切保安設備の整備の促進
- ◇地下駅火災対策の推進
- ◇鉄道駅耐震補強の推進
- ◇自動車運送事業者に対する効果的な監査の推進
- ◇航空安全情報管理・提供システムを活用した総合的な航空輸送安全対策の強化

## ○道路交通の安全対策等の推進

◇総合的かつ戦略的な徒歩、自転車、公共交通等による移動環境の整備の推進

(富山市街地地区(富山県))

◇緊急輸送道路の耐震対策等道路の防災・震災対策の推進

◇安全で安心な道路サービスを提供する道路構造物の予防保全の推進

◇「開かずの踏切」等の対策の推進

◇事故の発生割合の高い区間における重点的な交通事故対策の推進と、通学路の歩道整備や自転車走行環境の整備の推進

## ○船舶交通の安全と海上の治安の確保

◇巡視船艇・航空機等の緊急整備

◇領海、EEZにおける海洋調査の推進

◇海上犯罪の予防・取締りの強化

◇AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの整備等

### 3. 活力

#### 目標6 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化

##### ○海上物流基盤の強化等総合的な物流体系整備の推進、みなとの振興、安定的な国際海上輸送の確保の推進

- ◇スーパー中樞港湾プロジェクトの充実・深化(東京湾、伊勢湾、大阪湾)
- ◇港湾を核とした地域活性化プログラムの推進
- ◇次世代シングルウィンドウの構築
- ◇臨海部基幹の広域防災拠点の整備等港湾の大規模地震対策の推進
- ◇リサイクルポートプロジェクトの推進
- ◇港湾施設の戦略的維持管理の推進
- ◇マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策
- ◇環境にやさしく経済的な次世代内航船舶(スーパーエコシップ)の普及支援

##### ○観光立国の推進

- ◇国際競争力の高い魅力ある観光地の整備促進事業
- ◇観光の振興に寄与する人材の育成
- ◇観光産業のイノベーションの促進事業
- ◇ビジット・ジャパン・アップグレード・プロジェクトの推進
- ◇国際会議の開催・誘致の推進
- ◇国内旅客需要創出・平準化等促進実証事業

##### ○国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワーク整備の推進

- ◇空港・港湾へのアクセス向上
- ◇高規格幹線道路や地域高規格道路等の基幹ネットワークの整備の推進

##### ○整備新幹線の整備の推進

- ◇整備新幹線整備事業の推進

平成16年12月政府・与党申合せによる整備区間

北海道新幹線	(新青森～新函館間)
東北新幹線	(八戸～新青森間)
北陸新幹線	(長野～金沢(白山総合車両基地)間、福井駅部)
九州新幹線(鹿児島ルート)	(博多～新八代間)
九州新幹線(長崎ルート)	(武雄温泉～諫早間)

## ○航空交通ネットワークの整備・充実

- ◇羽田空港再拡張事業等、三大都市圏における空港整備の推進
- ◇既存ストックを有効活用するための空港等機能高質化事業の推進
- ◇地震災害時の空港機能の確保を図るため空港等の耐震化の推進
- ◇一般空港等の整備の推進（静岡空港（静岡県）、百里飛行場（茨城県）、新石垣空港（沖縄県））
- ◇危機管理対策等を強化するため航空安全・保安対策の推進

## 目標7 都市再生・地域再生等の推進

### ○都市再生・地域再生の推進

- ◇まち再生出資業務の拡充
- ◇まちづくり交付金の拡充
- ◇暮らし・にぎわい再生事業の拡充

## 目標8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上

### ○鉄道網の充実・活性化の推進

- ◇空港アクセス鉄道の整備の推進（成田高速鉄道アクセス線）
- ◇都市鉄道利便増進事業等の推進  
（相鉄・東急直通線、相鉄・JR直通線、阪神三宮駅、中之島線）
- ◇地方鉄道活性化及びLRTシステムの整備について、地域の意欲的な取組への重点的な支援
- ◇北九州・福岡間鉄道貨物輸送力増強事業の推進

### ○地域公共交通の維持・活性化の推進

- ◇地方バス路線の維持に対する支援の実施
- ◇離島航路の維持・改善等

### ○都市・地域における総合交通戦略の推進

- ◇地球環境の保全等に資する都市交通システム整備事業の拡充

### ○三大都市圏環状道路の整備等道路交通円滑化の推進

- ◇三大都市圏環状道路の整備をはじめとした集中的な渋滞対策の推進
- ◇工事渋滞軽減のための路上工事縮減の推進

## 目標9 市場環境の整備、産業の生産性向上、消費者利益の保護

### ○社会資本整備・管理等を効果的に推進

- ◇スピーディーな事業展開のための用地取得条件整備モデル事業の創設

## ○不動産市場等の条件整備

- ◇中小不動産業者の高度化支援
- ◇不動産業におけるコンプライアンス体制の確立
- ◇地方における不動産証券化事業の活性化の促進
- ◇不動産投資市場の健全な発展のための情報基盤の構築

## ○建設業の活力の回復等の推進

- ◇地域の建設業界と工業高校等が連携した将来の人材育成の強化
- ◇建設技能確保モデル構築事業の推進
- ◇建設業の国際競争力の強化のための環境・省エネ技術の普及促進

## ○地籍の整備等の国土調査の推進

- ◇都市再生に資する地籍整備の推進
- ◇土地の安全性に関する情報の整備・提供手法の構築

## ○海事産業の活性化等及び船員の確保・育成等の推進

- ◇船員確保・育成等総合対策事業

## 4. 横断的な政策課題

### 目標10 国土の総合的な利用、整備及び保全、国土に関する情報の整備

#### ○自立的な広域ブロックの形成

- ◇「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業の創設
- ◇広域ブロック自立施策等推進調査費の創設
- ◇地域自立・活性化交付金による都道府県への支援

#### ○地理空間情報の整備・活用の推進

- ◇基盤地図情報の整備等の推進

#### ○北海道総合開発の推進

- ◇北海道の資源・特性を活用し我が国が直面する課題解決に貢献する新たな北海道総合開発計画の推進

### 目標11 ICTの利活用及び技術研究開発の推進

#### ○技術研究開発の推進

- ◇推進研究テーマ設定によるイノベーション推進に向けた研究開発助成制度の強化
- ◇長期にわたって使用可能な質の高い住宅に関する技術開発の推進
- ◇次世代地域公共交通システムに関する技術開発の推進
- ◇先端ICTを活用した安全・安心な交通システムの開発の推進

#### ○情報化の推進

- ◇IT技術による国土交通分野高度化のための調査・研究経費（東アジアにおける交通系IC乗車券に関する調査・研究）

### 目標12 国際協力、連携等の推進

#### ○国際協力、連携等の推進

- ◇途上国に対する防災、環境分野等での我が国の技術力を活かした国際協力の推進
- ◇ASEANやインドにおける物流インフラ整備への支援
- ◇「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」の開催

## 目標13 官庁施設の利便性、安全性等の向上

### ○環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進

- ◇防災拠点となる官庁施設等の整備の推進
- ◇官庁施設のリノベーション事業の実施



# 関係資料

1. コスト構造改革の取組	24
2. 平成20年度予算に向けた事業評価実施状況の概要	26
3. 道路特定財源の見直し	35

# 1. コスト構造改革の取組

## 平成20年度予算におけるコスト構造改革の取組例

事業名	概要	効果
○事業の迅速化		
下水道	【プレハブ式下水処理場(POD)の採用】 工場製作されたプレキャスト部材や汎用品を用いることにより、工期の短縮及びコストの削減を図る。	2か年で整備完了した場合、1箇所当たり130百万円のコスト削減(モデルケースによる試算) 秋田県大仙市等10箇所所で採用(H18)削減額13億円
港湾	【工期短縮による早期供用】 工場製作されたプレキャスト部材を用いることにより現場工期の短縮を図り、施設の早期供用を図る。	(モデルケースによる試算例) 建設コスト約14百万円の削減に等しい事業効果を早期発現。
海岸	【構造の見直しによるコスト削減】 高松港海岸において、平成16年の高潮による大規模な災害を受けて、防護を最優先とした緊急的な整備を行うために構造の見直しを行い、コスト削減及び工期の短縮を図る。	事業費 88億円→53億円 事業期間 15年→12年(平成22年度未完了予定)
○計画・設計の最適化		
官庁営繕	【標準仕様書の見直しによるコスト削減】 屋内配管・鋼製シャッター・塗装工程等に関する仕様の見直しを行い、標準仕様書に反映することによりコスト削減を図る。	(コスト削減の例) 屋内配管工事で約3%のコスト削減
都市公園	【造成計画の見直しによるコスト削減】 国営木曾三川公園において、地形に合わせた造成計画に見直すことで、一部の排水施設の整備費が削減されるほか、既存樹木を有効活用することが可能となり、植樹にかかる費用もあわせて削減。	排水設備の整備及び植樹にかかるコスト削減 131百万円→98百万円(▲33百万円)(約25%のコスト削減)
下水道	【小規模処理場に適した汚泥処理工程の一体化】 従来の貯留・濃縮・脱水工程を一体化した多重板型スクリープレス脱水機等の導入により、整備施設のコンパクト化、コスト削減が可能となる。	建設費約10%のコスト削減 岩手県一関市、富山県入善町等85箇所所で採用(H18)削減額28億円
下水道	【膜分離活性汚泥法の導入(新技術の活用)】 短い滞留時間で窒素除去が可能で、沈殿池・消毒施設の省略が可能となり、施設のコンパクト化、コスト削減が可能となる。	建設費約11%のコスト削減(モデルケースによる試算) 静岡県浜松市等6箇所所で採用(H17)削減額4億円
下水道	【担体を利用した既存処理施設の高度処理化(新技術の活用)】 新技術を導入し、既存処理施設を拡張せずに高度処理化を実現し、コスト削減が可能となる。	既存処理施設の高度処理化には、通常、土木施設を拡張(2~3割)する必要が生じるが、既存の土木施設を有効利用し、処理水量をより多く確保できるため、建設費、維持管理費のコストが削減できる。 大阪府堺市等3箇所所で採用(H18)削減額40億円
河川	【地盤改良方法の変更】 購入土による置換工法による地盤改良を、現地材料とセメントスラリーを攪拌混合する地盤改良に変更することにより、置換材料(購入土)が不要となること、残土が発生しないことにより、コスト削減を図る。	(モデルケースによる試算例) 工事費 約710百万円→約400百万円 (約17%のコスト削減)
河川	【堤体断面の見直しによるフィルタ盛立量の削減】 粒度調整等による安定したフィルタ材が生産できることを活用し、最適な堤体断面について詳細な検討・解析を行い、フィルタ盛立量の削減を図る。	(モデルケースによる試算例) フィルタ盛土量が約25m <sup>3</sup> の減となり、 工事費 約31億円→約27億円 (約13%のコスト削減)
河川	【砂防ソイルセメント工法によるコスト削減】 砂防ソイルセメントを用いた工法の採用により、建設発生土の有効活用が可能になり、環境への負荷軽減、施工の合理化による建設コストの削減等を図る。	(モデルケースによる試算例) 砂防ソイルセメントを用いることにより、 約221百万円→約187百万円 (約15%コスト削減)
海岸	【土砂のリサイクルによる効率的な海岸の保全】 他事業と連携して堆積した土砂を有効利用し、養浜土砂の運搬距離を短縮することにより、コスト削減を図る。	(モデルケースによる試算例) 運搬費41百万円→32百万円
道路	【橋梁上部構造の見直し】 首都圏中央連絡自動車道 茨城県内の東高架橋において、上部構造をPC連続コンボ橋(4主桁)から鋼連続少数桁(2主桁)への構造変更によりコスト削減を図る。	建設費のコスト削減 22.5億円→21億円(▲1.5億円)
道路	【橋脚に新工法を採用】 高橋脚に3H工法(鉄筋をH型鋼材に置き換えた工法)を採用することにより、コスト削減を図る。	建設費のコスト削減 約720百万円→約713百万円(▲7百万円)
住宅	【既存ストックを活用した公営住宅等の整備促進】 既存ストックを活用した公営住宅等の整備を促進することにより、住宅の整備に要する工事費の削減を実現。	地域の状況に応じ全面的改善事業を選択することでコスト削減が図られる。(平成18年度は約4,000戸で実施)
都市再生機構	【既存樹木の利活用】 建替工事等において、既存樹木を保存・利活用することにより、新規購入樹木を抑制する。	植物材料の新規購入を抑制し、また、廃棄物の処分費用が抑制される。(H18年度の節減効果は約160百万円(約4,800本を再利用))
都市再生機構	【屋内給水管(共用管)修繕工事の新工法によるコスト削減】 既設PS内の給水管であるライニング鋼管を撤去し、同時にステンレス鋼管を新設し切替えることによりコスト削減を図る。	従来の外壁露出工法と比較し、仮設足場が不要なこと、配管延長が削減されること等から工事費を削減できる。 (H18年度の削減効果は約234百万円)

平成20年度予算におけるコスト構造改革の取組例

事業名	概要	効果
都市再生機構	【マシンルームレス型エレベーターの採用】 小型・高性能の巻上機・制御盤を昇降路内に設置することにより、エレベーター機械室が不要となり、工事費を低減。	H18年度の縮減効果は約213百万円
鉄道・運輸機構	【軌道スラブの形状の改良】 レールを据え付けるコンクリート板(スラブ板)の四隅を丸みを帯びた形状とし、製造時の施工性を向上。	製造コストの縮減 25億円→21億円(▲4億円)
鉄道・運輸機構	【山岳トンネルに新工法を採用】 軟弱地盤の山岳トンネルにシールドマシンによる新工法を導入し、地盤補強等の補助工法を不要とすることでコスト縮減を図る。	建設費のコスト縮減 37億円→35億円(▲2億円)
鉄道・運輸機構	【防音壁の支柱基礎方式の変更】 防音壁の支柱基礎を、ボルトで固定する形式から埋め込み形式に改良することでコストを縮減を図る。	建設費のコスト縮減 5億円→4.8億円(▲0.2億円)
港 湾	【信頼性設計法の導入によるコスト縮減】 想定される破壊が生じないことを確率論に基づいて定量的に評価する信頼性設計法の導入により、創意工夫を活かした設計でのコスト縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) 防波堤工事費約9%のコスト縮減。
港 湾	【新技術の採用によるコスト縮減】 岸壁利用上の制約を最小に抑え、施設稼働に支障を及ぼさない迅速かつ安全性の高い施工方法(新技術)の採用により、コスト縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) 地盤改良に係る工事費約25%のコスト縮減。
空 ( 空港整備 )	【設備の統合によるコスト縮減】 航空機騒音監視装置等の更新において、大阪国際空港と福岡空港の中央集計装置を福岡空港に統合させることにより、コスト縮減を図る。	製造コストの縮減 328百万円→135百万円(▲193百万円)
○管理の最適化		
官 庁 営 繕	【維持管理費の縮減】 高効率の蛍光灯器具を採用し、昼光利用制御及び初期照度補正制御を合わせて行うことにより、電力料金の削減を図る。	(モデルケースによる試算) 約10%のコスト縮減(機器費+従来の電力料金) ※評価期間15年で算定
官 庁 営 繕	【リノベーション事業】 修繕と施設利用形態の見直しに伴う模様替え、増築等の新たなニーズに対応した整備を一体的に実施し、新築と同等機能を発揮することにより既存ストックの有効活用を図る「リノベーション事業」の実施により、コスト縮減を図る。	(モデルケースによる試算) リノベーションにより建物寿命を35年延伸することにより、ライフサイクルコストを約6%縮減
下 水 道	【省エネルギー機器の採用】 超微細式散気装置を採用した場合、処理施設内により細かい気泡を発生させることにより、処理効率は上がり、消費電力を低減。	愛知県矢作川流域下水道など2箇所で採用 従来タイプの散気装置より約10%の電力費が低減。
河 川	【適切な劣化診断による維持・修繕コスト縮減】 排水機場・水門等の機械設備の修繕において、従来の経過年数による全部更新から、設備の劣化度診断による総合評価に基づいて、部品毎の必要最小限の修繕に転換することにより、コスト縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) 修繕費用 約400百万円→約380百万円 (約5%のコスト縮減)
河 川	【塗装仕様の変更によるライフサイクルコストの低減】 水門ゲートを、耐食性及び耐衝撃性に優れた塗料に変更し、累積塗替費用の縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) 塗装費用(50年間、10回→5回) 約794百万円→約583百万円 (約27%コスト縮減)
港 湾	【長寿命化計画の策定によるライフサイクルコストの縮減】 港湾施設の必要な機能を維持しつつ、将来の改良・更新コストの抑制を図るため、長寿命化計画の策定を推進し、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を促進することにより施設のライフサイクルコストを縮減。	(モデルケースによる試算例) 棧橋式岸壁のライフサイクルコスト約10%の縮減。
空 ( 航空路整備 )	【更新寿命の延伸】 航空保安無線施設の更新整備において、機器の障害情報を蓄積・分析・解析し、継続的な予防保守及び実寿命判定を行うことにより、更新寿命の延伸を図る。	更新寿命を2~3年延伸することにより、ライフサイクルコストを縮減。 平成20年度縮減効果: 4.0億円
航 路 標 識	【外洋に面した防波堤灯台の予防保全的補修の実施】 外洋に面する厳しい環境条件に立地した防波堤灯台においては、波の振動等による構造体の劣化が著しいことから、予防保全的補修による施設の延命化を実施し、ライフサイクルコストの縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) ライフサイクルコストの縮減(コスト評価期間70年) 1標識あたり0.5百万円縮減
航 路 標 識	【灯浮標の交換周期の延伸】 塗装等の長寿命化を図り、灯浮標の交換周期を延伸することにより、維持管理費の縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) ライフサイクルコストの縮減(コスト評価期間20年) 1基あたり4.3百万円縮減
航 路 標 識	【航路標識用電源の見直し】 航路標識用配電線路を解消し、太陽電池装置を整備することにより、維持管理費の縮減を図る。	(モデルケースによる試算例) ライフサイクルコストの縮減(コスト評価期間15年) 1基あたり3.0百万円縮減
○調達最適化		
都市再生機構	【双方向提案型入札時・契約後VE方式の活用】 独立行政法人都市再生機構において、技術提案を都市再生機構側から行うことにより、従来のVE方式以上の技術提案を求める。	通常のVE方式と比較して、より多くのVE提案がなされ、コスト縮減に寄与する新技術、新工法の採用機会が増大。 (H18年度のVEによる縮減効果は約1.3億円)
空 ( 空港整備 )	【契約後VE方式の活用】 羽田空港再拡張事業において、コスト縮減検討委員会での検討を継続する。	コスト縮減検討委員会の提言を事業実施に反映し、コスト縮減に取り組む。

## 2. 平成20年度予算に向けた事業評価実施状況の概要

### 《事業評価実施状況》

#### 1. 新規事業採択時評価について

国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領等に基づき、平成20年度の新規事業採択箇所について費用対効果分析を含めた評価を実施している。現段階で評価を実施した新規箇所とその評価結果については、以下のとおりである。

- 注1：費用便益比（B/C）は、事業採択の際に考慮する1つの項目であり、それを含めて事業の必要性、効果、熟度等を総合的に判断して採択を行っている。
- 注2：各事業における費用便益比については、それぞれの目的、内容に応じ具体的な算出方法が異なることから、異なる事業間で費用便益比を比較することはできない。
- 注3：総事業費は、評価を実施する際等に想定した概算値である。
- 注4：費用は、将来にわたって必要な建設費用、維持管理費等を評価時点の価値に割り戻したものである。
- 注5：個別箇所です予算内示があった事業のみを掲載している。

#### 【公共事業関係費】

##### 【ダム事業】

(直轄事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による 評価	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		B/C
		便益の内訳及び主な根拠				
木曾川水系連絡導水路事業 独立行政法人水資源機構	890	1,472	【内訳】 異常渇水時における緊急水の補給に関する便益 1,472億円  【主な根拠】 同等の貯水容量4千万 $m^3$ を持つダム及び代替導水路に要する費用	876	1.7	・ 渇水被害が頻繁に発生している木曾川水系において、異常渇水時に徳山ダムの渇水対策容量に貯留した水を利用し、木曾川及び長良川に緊急水の補給を行い、河川環境の改善を行うことができる。 ・ 徳山ダムで開発した都市用水のうち愛知県及び名古屋市に係る水量を取水口のある木曾川へ導水し、都市用水を安定的に供給することができる。

##### 【ダム事業】

(補助事業等)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による 評価	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		B/C
		便益の内訳及び主な根拠				
最上小国川ダム建設事業 山形県	70	105	【内訳】 被害防止便益 105億円  【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数：5戸 年平均浸水軽減面積：9ha	65	1.6	・ 平成18年12月の洪水では、赤倉地点で155 $m^3/s$ の流量を記録し、計8戸の床上・床下浸水が発生している等、近年においても被害が多発。 ・ 赤倉地区における洪水発生時には、多数の宿泊客、従業員の避難を余儀なくされ、甚大な影響を受ける。

【海岸事業】  
 (直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による 評価	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		B/C
		便益の内訳及び主な根拠				
宮崎海岸直轄海岸 保全施設整備事業 九州地方整備局	294	2,164	<p>【内訳】                      侵食防護便益：441億円                      浸水防護便益：1,723億円</p> <p>【主な根拠】                      侵食防護面積：106ha                      浸水防護面積：424ha                      浸水防護戸数：507戸</p>	225	9.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>宮崎海岸は約40年間で平均約40m(最大90m)の砂浜が侵食された。</li> <li>侵食が進行した場合には、背後の一ツ葉有料道路の流失や宮崎市北端部の浸水被害の発生等、地域経済への影響は甚大となる。</li> <li>また、白砂青松の良好な景観やアカウミガメの産卵地の喪失が懸念される。</li> <li>このため、侵食による被害を未然に防止する必要がある。</li> </ul>
新潟港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 北陸地方整備局	502	2,272	<p>【内訳】                      侵食防護便益：490億円                      浸水防護便益：1,782億円</p> <p>【主な根拠】                      侵食防護面積：56ha                      浸水防護面積：229ha                      浸水防護戸数：8,567戸</p>	575	4.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の拠点となる新潟市消防本部、警察署等の浸水被害を防止することができる。</li> <li>当該地域は日本海に沈む夕日を見守る白砂青松の海岸であり、当海岸の整備により多くの利用者が訪れることが見込まれる。</li> <li>シンポジウムなどのPI活動を実施し、その成果の一つとして、飛砂防止対策と連携したクロマツの植栽を多数の市民参加のもと実施している。</li> </ul>
下関港海岸 直轄海岸保全施設 整備事業 九州地方整備局	135	1,767	<p>【内訳】                      浸水防護便益：1,767億円</p> <p>【主な根拠】                      浸水防護面積：423ha                      浸水防護戸数：4,081戸</p>	111	15.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>当該地域は関門航路に隣接しており、護岸の崩壊を防止することで、港湾の国際海上輸送機能を確保することができる。</li> <li>高潮襲来時に防災拠点となる避難所(学校、公民館等)、病院(関門医療センター)等の浸水被害を防止することができる。</li> <li>国道9号沿いは国道事業と連携して実施することで供用効果が早期に発現される。</li> </ul>

【道路・街路事業】  
 (補助事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による 評価	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		B/C
		便益の内訳及び主な根拠				
京王電鉄京王線連続立体交差事業 (代田橋駅～八幡山駅付近) 東京都	1,020	1,185	【内訳】 移動時間短縮便益 : 1,101億円 走行経費減少便益 : 81億円 交通事故減少便益 : 3億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 : 約29万台時/日	465	2.5	・踏切16箇所(うち開かずの踏切16箇所)を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。 ・歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。
西武鉄道新宿線連続立体交差事業 (中井駅～野方駅付近) 東京都	600	741	【内訳】 移動時間短縮便益 : 686億円 走行経費減少便益 : 46億円 交通事故減少便益 : 9億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 : 約28万台時/日	340	2.2	・踏切9箇所(うち開かずの踏切7箇所)を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。 ・歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。
京阪電鉄京阪本線連続立体交差事業 (香里園駅～枚方公園駅付近) 大阪府	900	905	【内訳】 移動時間短縮便益 : 870億円 走行経費減少便益 : 23億円 交通事故減少便益 : 12億円 【主な根拠】 踏切交通遮断量 : 約30万台時/日	519	1.7	・踏切21箇所(うち開かずの踏切20箇所)を除却することにより、地域分断の解消、良好な市街地形成が図られる。 ・歩行者及び自転車交通の利便性、安全性の向上が図られる。

【港湾整備事業】

(直轄事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による 評価	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		B/C
		便益の内訳及び主な根拠				
小名浜港 東港地区 多目的国際ターミナル整備事業 東北地方整備局	305 [295]	1,003	【内訳】 輸送コストの削減便益：1,003.3億円 その他の便益：0.1億円 【主な根拠】 平成26年予測取扱貨物量：175万トン/年	256	3.9	・低廉な原燃料の調達が可能となり、背後圏企業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・当地区全体の機能配置の再編が行われ、地区全体としての物流効率化が推進される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2及びNOXの排出量が軽減される。
清水港 新興津地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 中部地方整備局	221 [161]	723	【内訳】 輸送コストの削減便益：656.5億円 震災時における輸送コスト削減便益：33.9億円 震災時における施設被害の回避便益：28.5億円 その他の便益：4.3億円 【主な根拠】 平成28年予測取扱貨物量：23万TEU/年	203	3.6	・コンテナ貨物の需要の増加や基幹航路の大型化に対応することで、物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2及びNOXの排出量が軽減される。
堺泉北港 堺2区 基幹的広域防災拠点整備事業 近畿地方整備局	80 [71]	286	【内訳】 震災時における住民等の被害の軽減による便益：120.1億円 交流機会の増加便益：166.0億円 【主な根拠】 港湾来訪者見込：61万人	73	3.9	・震災時において、緊急物資輸送のための広域的な拠点が確保されることから、地域住民の生活の不安の解消が図られる。 ・港湾緑地の整備により、樹木等によるCO2の吸収により、地球温暖化が軽減される。
水島港 玉島地区 多目的国際ターミナル・臨港道路整備事業 中国地方整備局	470 [460]	1,499	【内訳】 輸送コストの削減便益：542.5億円 震災時における輸送コスト削減便益：0.7億円 震災時における施設被害の回避便益：4.3億円 走行時間短縮便益：899.1億円 走行経費減少便益：36.8億円 交通事故減少便益：2.7億円 その他の便益：12.5億円 【主な根拠】 平成27年取扱貨物量：(コンテナ)5.8万TEU/年、(一般貨物)14万トン/年 平成27年予測交通量：13,968台	388	3.9	・水島港周辺における物流機能の高度化・効率化が促進され、地域産業の国際競争力の向上を図ることができる。 ・水島港背後の道路の渋滞が解消されることにより、騒音が軽減され、周辺環境が改善される。 ・港湾貨物の輸送効率化により、CO2及びNOXの排出量が軽減される。

※[ ]内は内数で港湾整備事業費

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による 評価	
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)		B/C
		便益の内訳及び主な根拠				
椎名町駅総合改善 事業 第3セクター等公 的 主体	22	36	<p>【内訳】 利用者便益：29億円 社会的便益：7億円</p> <p>【主な根拠】 平成18年度 椎名町駅乗降人員：18,912人/ 日</p>	22	1.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化</li> <li>橋上駅舎化による踏切混雑の解消</li> </ul>

【その他施設費】

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析				貨幣換算が困難な効果等による 評価		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C (億円)	B/C	事業の 緊急性	計画の 妥当性	その他
		便益の内訳及び主な根拠						
新潟第2地方合同 庁舎(Ⅱ期)	67	97	<p>計画延べ床面積： 21,527㎡ ・建物性能の向上：97億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：21,527㎡) ・環境への配慮：0.08億円 (CO2削減：207,419kg-C/年)</p>	86	1.1	116 点	133 点	<ul style="list-style-type: none"> <li>入居予定官署は経年による老朽化及び狭隘化が進み、業務に支障を生じており、耐震安全性が確保されていない。</li> </ul>
多治見税務署	7	11	<p>計画延べ床面積： 2,715㎡ ・建物性能の向上：11億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：2,715㎡) ・環境への配慮：0.01億円 (CO2削減：24,081kg-C/年)</p>	11	1.1	111 点	133 点	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地区画整理事業の施行地内にあり、早急に移転する必要がある。また、庁舎の老朽・狭隘が生じている。</li> </ul>
盛岡第2地方合同 庁舎	39	46	<p>計画延べ床面積： 11,344㎡ ・建物性能の向上：46億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：11,344㎡) ・環境への配慮：0.03億円 (CO2削減：70,064kg-C/年)</p>	42	1.1	131 点	133 点	<ul style="list-style-type: none"> <li>入居予定官署は経年による老朽化及び狭隘化が進み、業務に支障を生じており、耐震安全性が確保されていない。</li> </ul>
仙台第1地方合同 庁舎(増築棟)	114	181	<p>計画延べ床面積： 36,689㎡ ・建物性能の向上：181億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：36,689㎡) ・環境への配慮：0.02億円 (CO2削減：55,840kg-C/年)</p>	149	1.2	125 点	133 点	<ul style="list-style-type: none"> <li>入居予定官署は経年による老朽化及び狭隘化が進み、業務に支障を生じており、耐震安全性が確保されていない。</li> </ul>
立川地方合同庁舎	74	107	<p>計画延べ床面積： 18,986㎡ ・建物性能の向上：107億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：18,986㎡) ・環境への配慮：0.04億円 (CO2削減：98,048kg-C/年)</p>	88	1.2	127 点	121 点	<ul style="list-style-type: none"> <li>入居予定官署は経年による老朽化及び狭隘化が進み、業務に支障を生じており、耐震安全性が確保されていない。</li> </ul>



甲府地方合同庁舎	67	74	計画延べ床面積： 16,226㎡ ・建物性能の向上：74億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：16,226㎡) ・環境への配慮：0.06億円 (CO2削減：143,760kg-C/年)	67	1.1	121 点	121 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
長岡地方合同庁舎	20	30	計画延べ床面積： 7,421㎡ ・建物性能の向上：30億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：7,421㎡) ・環境への配慮：0.03億円 (CO2削減：66,112kg-C/年)	29	1.1	108 点	133 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
大津地方合同庁舎	74	78	計画延べ床面積： 19,339㎡ ・建物性能の向上：78億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：19,339㎡) ・環境への配慮：0.1億円 (CO2削減：224,302kg-C/年)	78	1.0	133 点	133 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
武生地方合同庁舎	18	24	計画延べ床面積： 6,780㎡ ・建物性能の向上：24億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：6,780㎡) ・環境への配慮：0.03億円 (CO2削減：67,792kg-C/年)	21	1.1	132 点	133 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
広島地方合同庁舎 5号館	74	91	計画延べ床面積： 23,172㎡ ・建物性能の向上：91億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：23,172㎡) ・環境への配慮：0.09億円 (CO2削減：221,152kg-C/年)	85	1.1	101 点	146 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
高知第2地方合同 庁舎	28	36	計画延べ床面積： 9,554㎡ ・建物性能の向上：36億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：9,554㎡) ・環境への配慮：0.05億円 (CO2削減：114,368kg-C/年)	31	1.2	115 点	121 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
長崎第2地方合同 庁舎	12	17	計画延べ床面積： 4,603㎡ ・建物性能の向上：17億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：4,603㎡) ・環境への配慮：0.02億円 (CO2削減：54,288kg-C/年)	15	1.1	132 点	133 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。
鹿児島港湾合同庁 舎	12	22	計画延べ床面積： 4,348㎡ ・建物性能の向上：22億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：4,348㎡) ・環境への配慮：0.04億円 (CO2削減：80,016kg-C/年)	19	1.2	129 点	133 点	・入居予定官署は経 年による老朽化及び 狭隘化が進み、業務 に支障を生じてお り、耐震安全性が確 保されていない。

中央合同庁舎第8号館	209	237	計画延べ床面積： 51,969㎡ ・建物性能の向上：237億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：51,969㎡) ・環境への配慮：0.23億円 (CO2削減：614,432kg-C/年)	215	1.1	120 点	146 点	・「国有財産の有効 活用に関する報告 書」の内容を踏ま え、東京23区内庁 舎の移転・再配置、 集約合同化を図る。
東雲合同庁舎	118	87	計画延べ床面積： 20,950㎡ ・建物性能の向上：87億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：20,950㎡) ・環境への配慮：0.11億円 (CO2削減：278,476kg-C/年)	80	1.1	120 点	133 点	・「国有財産の有効 活用に関する報告 書」の内容を踏ま え、東京23区内庁 舎の移転・再配置、 集約合同化を図る。
西ヶ原研修合同庁舎	115	136	計画延べ床面積： 管 理・研修棟他 31,685㎡ ・建物性能の向上：135億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：31,685㎡) ・環境への配慮：0.12億円 (CO2削減：293,824kg-C/年)	128	1.1	120 点	133 点	・「国有財産の有効 活用に関する報告 書」の内容を踏ま え、東京23区内庁 舎の移転・再配置、 集約合同化を図る。
大井合同庁舎	91	93	計画延べ床面積： 23,825㎡ ・建物性能の向上：93億円 (耐震安全性を確保した庁舎 整備：23,825㎡) ・環境への配慮：0.16億円 (CO2削減：370,234kg-C/年)	88	1.1	120 点	133 点	・「国有財産の有効 活用に関する報告 書」の内容を踏ま え、東京23区内庁 舎の移転・再配置、 集約合同化を図る。

※ 事業の緊急性－既存施設の老朽・狭隘・官署の分散等、施設の現況から事業の緊急性を評価する指標  
計画の妥当性－計画施設の位置・規模・構造など、新たな計画内容の妥当性を評価する指標  
(採択要件：事業の緊急性及び計画の妥当性がともに100点以上)

#### 【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価
中型巡視船 350トン型 建造(4隻) 海上保安庁	98	整備しようとする巡視船は、速力、操縦性能、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、三大湾等の湾口における監視警戒体制等の強化を図ることができる。

## 2. 再評価について

国土交通省所管公共事業の再評価実施要領等に基づき、①事業採択後5年間が経過した時点で未着工の事業、②事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業、③事業採択前の準備・計画段階で5年間が経過している事業、④再評価実施後一定期間が経過している事業等について、事業評価監視委員会を活用し、再評価を実施している。再評価実施状況は以下のとおりである。

### 【平成20年度予算に向けた再評価実施状況】

事業種名	評価対象予定数	再評価実施状況
道路・街路事業		
直轄事業	約 78事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約 58事業	年度内に評価完了予定
河川事業		
直轄事業	約 39事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約 95事業	年度内に評価完了予定
ダム事業		
直轄事業	約 12事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約 19事業	年度内に評価完了予定
砂防事業等		
直轄事業	約 13事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約 44事業	年度内に評価完了予定
海岸事業		
直轄事業	約 3事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約 24事業	年度内に評価完了予定
市街地再開発事業	約 7地区	年度内に評価完了予定
土地区画整理事業	約 50地区	年度内に評価完了予定
都市再生推進事業 (都市防災総合推進事業)	約 1地区	年度内に評価完了予定
港湾整備事業		
直轄事業	約 9事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約 39事業	年度内に評価完了予定
都市・幹線鉄道整備事業		
補助事業	約 1事業	年度内に評価完了予定
都市公園事業	約 69箇所	年度内に評価完了予定
下水道事業		
公共下水道事業	約 193箇所	年度内に評価完了予定
流域下水道事業	約 7箇所	年度内に評価完了予定
公営住宅整備事業	約 11件	年度内に評価完了予定
住宅市街地基盤整備事業	約 35件	年度内に評価完了予定
住宅市街地総合整備事業	約 26件	年度内に評価完了予定

注) 補助事業の対象件数は国土交通省調べによる

### 【中止する事業】

男川ダム建設事業(愛知県)、村松ダム建設事業(長崎県)

### 3. 完了後の事後評価について

国土交通省所管公共事業の事後評価実施要領等に基づき、事業完了後一定期間（5年以内）が経過した事業等について、事業評価監視委員会を活用し、完了後の事後評価を平成15年度から本格実施している。完了後の事後評価の実施状況は以下のとおりである。

#### 【平成19年度における完了後の事後評価実施状況】

事業種名	評価対象予定数	完了後の事後評価実施状況
道路・街路事業		
直轄事業等	約 28事業	年度内に評価完了予定
河川事業		
直轄事業	約 13事業	年度内に評価完了予定
ダム事業		
直轄事業等	約 7事業	年度内に評価完了予定
海岸事業		
直轄事業	約 1事業	年度内に評価完了予定
港湾整備事業		
直轄事業	約 11事業	年度内に評価完了予定
新幹線鉄道事業		
公団等施行事業	約 1事業	年度内に評価完了予定
航路標識整備事業		
直轄事業	約 26事業	年度内に評価完了予定
官庁営繕事業	約 12事業	年度内に評価完了予定
気象官署施設整備事業	約 2事業	年度内に評価完了予定

注) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む

#### 《事業評価の向上に向けた取り組み》

従来から個別事業の評価においては、費用便益分析に加え貨幣換算が困難な効果等も考慮しているものの、今後もアカウンタビリティ向上の観点から、より一層の評価システムの向上を図るべく努力する。

### 3. 道路特定財源の見直し

#### 道路特定財源の見直しについて

平成19年12月7日  
政府・与党

昨年末の「道路特定財源の見直しに関する具体策」に基づき、以下の措置を講じることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

#### 1. 真に必要な道路整備の計画的な推進

##### 1) 中期計画の策定及び推進

- ① 国際競争力の強化、地域の活性化、安全・安心の確保、環境の保全と豊かな生活環境の創造といった政策課題に対応するため、今後10年間を見据えた道路の中期計画を策定し、真に必要な道路整備は計画的に進める。
- ② 計画の推進に当たっては、厳格な事業評価や徹底したコスト縮減により重点化、効率化を図るとともに、道路に関連する施策の実施や高速道路料金の引下げ等を効果的に活用する。
- ③ 中期計画の事業量は、59兆円を上回らないものとする。
- ④ 中期計画は、今後の社会経済情勢の変化や財政事情等を勘案しつつ、5年後を目処として、必要に応じ、所要の見直しを行う。

##### 2) 地域の道路整備の促進

地域間格差への対応や生活者重視の視点から、地方の自主性にも配慮しつつ、地域のニーズを踏まえた、真に必要な道路整備を促進する。特に、

- ① 地方道路整備臨時交付金の制度改善（対象の拡大及び財政状況に応じた交付率の引き上げ）
- ② 道路整備に関する地方の財政負担の軽減を図るための臨時措置（5年間、総額5000億円規模）として、無利子貸付制度の創設（償還時に国債整理基金特別会計に繰り入れ）を行う。

## 2. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域の活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策等の政策課題に対応する観点から、高速道路料金の引下げ、スマートIC（インターチェンジ）の増設など既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化策を推進する。

このため、地方公共団体との連携を図るとともに、道路関係四公団民営化の趣旨を踏まえ、高速道路会社においてコスト縮減など更なる経営合理化に取り組むことによる追加的な措置の実施と併せて、国の道路特定財源を活用して2.5兆円の範囲内で債務を国が承継する。

## 3. 道路特定財源制度の見直し

揮発油税の税込等の全額を、毎年度の予算において道路整備に充てることを義務付けている道路整備費の財源等の特例に関する法律第3条の規定を改める。

また、毎年度の予算において、道路歳出を上回る税込等については、環境対策等の政策課題への対応も考慮して、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、一般財源として活用する。

なお、厳しい財政事情を勘案し、平成20年度予算において、納税者の理解の得られる歳出の範囲内で、平成19年度を上回る額を一般財源として活用する。

## 4. 税率水準の維持

国及び地方の道路特定財源については、上記措置を着実に進める必要性及び、厳しい財政事情や環境面への影響にも配慮し、20年度以降10年間、暫定税率による上乗せ分を含め、現行の税率水準を維持する。

なお、1.1)④の見直しを踏まえ、道路整備の状況等を勘案し、必要に応じ、所要の検討を加えることとする。

また、自動車関係諸税については、税制の簡素化が必要との指摘もあり、今後の抜本的な税制改革にあわせ、道路の整備状況、環境に与える影響、厳しい財政状況等も踏まえつつ、暫定税率を含め、そのあり方を総合的に検討する。