

平成21年度

国土交通省関係予算のポイント

平成20年12月

国土交通省

目 次

予算のアウトライン	1
1. 予算の重点化	2
2. 道路特定財源の一般財源化等について	11
3. 政策の棚卸し・ムダの排除	14
4. 成果目標別主要事項	15

関係資料

1. 総合的なコスト構造改善の取組	25
2. 平成21年度予算に向けた事業評価実施状況の概要	27

※計数については整理中であり今後の異動がありうる

予算のアウトライン

(1) 国費総額 6兆3,573億円(1.08倍)

公共事業関係費	5兆7,324億円(1.09倍)
	[5兆0,499億円(0.96倍)※]
・一般公共事業費	5兆6,790億円(1.09倍)
・災害復旧等	534億円(1.00倍)

※特殊要因(特別会計に直入されていた地方道路整備臨時交付金相当額が一般会計計上に変更されることによる増加)を除いた額

その他施設費	572億円(0.95倍)
行政経費	5,677億円(1.02倍)
・裁量的経費	2,069億円(1.02倍)
・義務的経費	3,608億円(1.01倍)

(2) 財政投融资 2兆6,749億円(0.73倍)

◎財投機関債総額 4兆6,278億円(1.09倍)

(3) 地域一括計上予算 [一般公共事業費]

北海道	5,748億円(0.94倍)
離島	712億円(0.91倍)
奄美	283億円(0.96倍)

1. 予算の重点化

安全・安心で豊かな社会づくり、地球環境時代に対応した暮らしづくり、地域の活力と成長力の強化の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 安全・安心で豊かな社会づくり

1 災害等から命を守る

○地球温暖化に伴う災害リスクの増大への緊急的対応の強化

[1,220億円 (1.37)]

- 地球温暖化に伴う集中豪雨等の影響による災害リスクの増大に適応するため、
- ・温暖化による影響のモニタリングに基づく災害リスクの評価、災害予測や予警報の充実・強化、適応策のロードマップの作成を行う制度を創設するとともに、流域自治体が行う河川への流出抑制対策と連携した河川整備、既存ダムを活用した治水機能の強化、総合的な土砂管理による海岸の侵食対策等の事業をおおむね5年間を目標に重点的に実施する枠組みを創設する。
 - ・下水道の貯留浸透施設の整備等の流出抑制対策（ハード対策）に加え、内水ハザードマップ、降雨時のリアルタイム情報の公表等のソフト対策を組み合わせた「下水道浸水被害軽減総合事業」を創設する。

○大規模災害時の対応体制の強化

[751億円 (1.10)]

－緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の充実強化等

- ・大規模災害時に国民の安全・安心が確保されるよう、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の派遣による発災直後の緊急調査に加え、被害の拡大を防止するための緊急対応を可能とする制度を創設する。
- ・高度な技術力を要する河道閉塞（天然ダム）対策については、応急対策に引き続き一定計画に基づく対策を短期・集中的に実施するための制度を創設する。

○住宅・建築物の安全・安心の確保

[430億円 (2.20)]

アスベストによる健康被害の拡大を防止するとともに、大規模地震時の住宅・建築物の倒壊による人的・経済的被害を軽減するため、アスベスト改修と耐震改修の実施を総合的・効率的に支援する「住宅・建築物安全ストック形成事業」を創設する。また、密集市街地における建替えの円滑化に対する支援措置の拡充等を図る。

○公共交通インフラの耐震化等の推進

[132億円 (1.61)]

大規模地震等に備え、主要な鉄道駅の耐震補強を実施するとともに、緊急時の物資輸送に利用する拠点空港等の耐震性向上や、災害時において港湾機能を確保するための耐震強化岸壁、応急復旧活動の基地となる基幹的広域防災拠点の整備等を推進する。

○都市公園の安全・安心の確保

[190億円 (1.22)]

都市公園の防災機能の向上、公園施設の安全確保等、緊急に行う必要のある安全・安心対策を一括して総合的に支援する「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業」を創設し、子供や高齢者を始め、誰もが安全に安心して利用できる都市公園の整備を推進するとともに、地震災害時の避難地となる防災公園の整備を行う。

○社会資本ストックの戦略的な維持管理による安全・安心の確保とライフサイクルコストの縮減

[4,247億円 (1.05)]

高度経済成長期に集中投資した道路、河川、下水道、港湾、公営住宅等の社会資本ストックが今後急速に老朽化することを踏まえ、長寿命化計画の策定の推進、予防保全の計画的な実施、橋梁の点検や河川管理施設の機器更新に対する支援等戦略的な維持管理を行い、安全・安心の確保とライフサイクルコストの縮減を図る。また、道路に係る地震・豪雨・豪雪等に対する防災・震災対策を推進するとともに、下水道施設について、耐震化を図る「防災」と被害の最小化を図る「減災」を組み合わせた「下水道総合地震対策事業」を創設する。

2 生活者の視点に立った安心施策の展開

○高齢者が安心して暮らせる住宅セーフティネットの充実

[2,110億円 (1.09)]

高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができる社会を実現するため、福祉政策との連携のもと、生活支援サービス等が提供される高齢者向け賃貸住宅の供給促進のための制度を創設する。また、高齢者の居住の安定確保に資する事業に対する地域住宅交付金の助成を拡充するとともに、民間金融機関における住宅改良等資金に係るリバースモーゲージに対して住宅金融支援機構による住宅融資保険制度の適用を拡充する。

○住宅ストックの再生等の推進

[152億円 (1.13)]

良質なマンションのストックの形成を促進するため、マンションの維持管理、修繕を計画的に進めるための長寿命化計画の策定や、建替え・改修を円滑に進めるためのマンション再生計画の策定を行う管理組合等を支援する制度を創設するとともに、マンションのバリアフリー化・耐震化・省エネ化等、居住者のニーズに合ったマンション再生事業への支援を行う。また、物件情報が適切に提供される流通市場の環境を整備する。

○公共交通の被害者対策・安全対策等の強化

[36億円 (2.14)]

- ・公共交通の事故被害者の保護を充実するため、事故発生直後の被害者等への情報提供、被害者等への精神的支援等の被害者対策を強化する。
- ・運輸事業者・行政が一体となって安全管理体制の構築、改善を図る運輸安全マネジメント制度と保安監査を充実強化するとともに、昨年の航空機の滑走路誤進入事案を踏まえ、ヒューマンエラー等による事故・トラブルを防止するための航空管制業務等の安全性向上を図るなど、利用者が安心して公共交通を利用できるよう安全対策を強化する。

○公共交通機関のバリアフリー化

[56億円 (1.00)]

- ・1日の利用者数が5千人以上の駅や、地域における拠点性が高い5千人未満の駅のバリアフリー化を推進することにより、公共交通機関における一体的・総合的なバリアフリー化を推進する。
- ・バリアフリー新法に基づく基本構想を策定していない市町村の計画策定を促進するほか、エレベータ等の設置が難しい駅等のバリアフリー化を推進する。

○歩行者や自転車に配慮した道路空間の再構築

[1,316億円 (0.87)]

安全で快適な歩行空間・自転車利用環境等を確保するため、通学路等の歩道整備や、歩行者・自動車から分離された自転車走行空間等の整備を推進する。また、平成21年度を初年度とする新たな無電柱化推進計画に基づき、市街地の新設道路については、電線共同溝の先行整備を推進するとともに、歩道の無い狭隘な道路等においては、軒下・裏配線方式等を積極的に活用し、無電柱化を推進する。

3 海洋立国の推進

○海難救助、犯罪取締の強化を支える海上保安体制の確保

[351億円 (1.15)]

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機等の緊急かつ計画的な代替整備等により、しょう戒、救助、取締りを強化し、海上における安全・安心を確保する。

○ふくそう海域での事故半減をめざすICT（船舶自動識別装置等）を活用した新たな安全システムの構築

[52億円 (1.00)]

船舶交通が集中するふくそう海域において新たな交通ルールの設定等を行うとともに、海上交通センターや港内管制システムの機能強化、船舶自動識別装置を活用したビジュアルな船舶動静の情報提供システムの整備等を推進し、ふくそう海域における海難事故の半減を目指す。

○船舶の最先端省エネ技術の開発、国際普及等の推進 [10億円 (2.97)]

京都議定書の適用外とされている国際海運の分野について、新造船の燃費を30%向上させる革新的省エネルギー技術の開発と、この新技術の普及促進に向け、世界に先駆けた船舶の実燃費指標の開発・国際標準化等を総合的に展開する(海洋環境イニシアティブ)。併せて、国内では、事業者による省エネ対策への支援、省エネ操船技術の普及促進を図るとともに、省エネ効果の高い船型を調査・開発する。これらにより、海運全体の低炭素化(クール SHIPPING)を推進する。

○海洋管理のための離島施策の新たな展開 [121億円 (1.04)]

- ・我が国の海洋を管理する上で重要な役割を担う国境離島について、適切な管理を行うため、資源探査、海洋観測の活動拠点の整備など保全・管理・利活用のための基盤整備に向けた取組に着手する。
- ・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から離れた海域でも安全かつ安定的に行えるよう、輸送、補給、荒天時の待避等が可能な活動・補給拠点及び資機材の備蓄基地等の整備を推進する。
- ・離島住民が安心して生活できる環境を整備するため、離島航路の就航率の向上や運航効率化に資する離島の港湾整備を推進する。

II 地球環境時代に対応した暮らしづくり

4 低炭素社会の構築

○低炭素型都市づくりの推進

[4億円 (1.33)]

低炭素型都市構造への転換に積極的に取り組む都市に対し、都市レベルでの計画策定に対する支援等を拡充するとともに、都市における地球温暖化対策を一層推進するため、温室効果ガスの吸収源対策となる公園緑地の創出についての各種支援を拡充する。

○住宅・建築物における省資源・省CO₂対策の推進 [240億円 (1.33)]

住宅・建築物における省資源・省CO₂対策を推進するため、長期優良住宅の普及啓発や技術の進展等住宅の長寿命化に寄与するモデルプロジェクトや、先進的な省CO₂技術が導入された住宅・建築物のモデルプロジェクトを支援する。また、中長期的なCO₂排出削減目標を見据え、エネルギー自給型等の次世代の低炭素住宅・建築物の評価方法や技術基準の開発を推進する。

○交通分野の省CO₂対策の推進

[52億円 (1.22)]

- 地球温暖化や大気汚染問題に対応するため、
- ・運輸事業者による低公害車等の導入の支援対象を拡大するとともに、運輸事業者と荷主、自治体等が連携して行う低公害車等の導入を支援する制度を創設する。
 - ・ITを利用したトラック配送の効率化、ハイブリッド機関車などの省エネ鉄道車両等の開発を推進する。
 - ・飛行経路の短縮を可能とする新運航方式の導入、濃霧等による目的地の変更や空中待機を減少するための計器着陸装置の高規格化等を実施し、燃料消費を削減する。
 - ・国際的取組を推進すべく、交通環境・エネルギー分野の国際連携・協力を強化する。

○地球温暖化の観測・監視体制の強化

[86億円 (皆増)]

地球温暖化対策に直結する気象観測データの収集を充実・強化するため、運用中の気象衛星（ひまわり）の後継機として、これまでの防災機能に加え、世界に先駆けて観測センサーを増強するなど地球環境観測機能を大幅に強化した次期気象衛星を、「静止地球環境観測衛星」として整備するほか、観測船に高精度CO₂観測装置等を整備し、海洋の地球環境観測機能を強化する。

○最新技術を導入したグリーン庁舎の整備

[29億円 (1.05)]

官庁施設からのCO₂排出をより一層削減するため、太陽光発電パネル（シースルー型）、クールビズ空調、LED照明などの最新技術を導入した庁舎の整備や改修を推進する。

III 地域の活力と成長力の強化

5 地域の自立・活性化

○広域ブロックの自立的な発展の推進

[713億円 (1.17)]

広域ブロックの自立的な発展を推進するため、

- ・広域地方計画に関わる地域戦略を先導するソフト事業の立ち上げ支援制度の創設、地域戦略の具体化に資する社会資本の機動的な整備等を行う。
- ・定住自立圏等の形成を促進するための支援、「新たな公」によるコミュニティ創生に資するモデル的な取組の支援を行う。

○民間主体・地域参加による持続可能なまちづくりの推進

[7億円 (1.63)]

- ・地域住民や民間事業者が主体となって都市環境の維持・改善に取り組む上での隘路を解消するため、衰退した駅前商業施設の再生等を図る事業に対する支援措置を講ずるとともに、地域が主体となった広場や緑地の管理、屋外広告物の改善といった社会実験・実証事業等、まちの魅力向上に資する活動への支援措置を創設し、持続可能なまちづくりを推進する。
- ・愛着と誇りを持てる居住環境の形成を図るため、住民等による地域のマネジメント活動等が行われている地域において、街並みにあった建築デザインの誘導、建築協定に合わせた環境の整備などに対する支援を強化する。

○まちづくり交付金による国の施策に関連した取組への支援の強化

[200億円 (皆増)]

中心市街地の活性化、歴史まちづくり、低炭素型まちづくり等、国の施策に関連した取組の円滑かつ迅速な推進を図るため、まちづくり交付金において新たな支援タイプを創設し、重点的な支援を行う。

○地域活力基盤創造交付金（仮称）による地域活力の強化

[9,400億円 (皆増)]

地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業も対象にした「地域活力基盤創造交付金（仮称）」を創設（一般会計に計上）し、地方の実情に応じた地域活力の強化のための取組を支援する。

○地域における公共交通等の活性化・再生

[216億円 (1.14)]

- ・地域の創意工夫を活かして地域公共交通のサービス改善を図る「地域公共交通活性化・再生総合事業」について、調査事業が実施段階に移行することなどから、同事業を拡充するとともに、これと連携して行われる地方鉄道等の利便性向上に向けた取組（コミュニティ・レール化）や公有民営化等による事業再構築を支援する。
- ・厳しい経営環境にある地方バス路線の維持を図り生活交通を確保するとともに、老朽車両の代替を促進し、燃費の改善等コスト削減を図る。
- ・離島航路について、補助制度を大幅に見直し、公設民営化、省エネ船舶への代替促進、経営努力インセンティブの導入などの取組を、離島における港湾整備と連携しつつ、総合的に推進する。
- ・交通施策とまちづくりが連携し、総合交通戦略に基づき、LRTやバスの走行環境の整備、交通結節点の整備推進とあわせて、人と環境にやさしい自転車利用環境の計画的整備を推進する。

○整備新幹線の着実な整備

[706億円 (1.00)]

高速性、大量性、安全、環境に優れ、国土の骨格となる高速交通機関である整備新幹線を着実に整備し、移動時間の大幅な短縮、沿線地域への観光客の増加などによる地域の活性化や地域間の連携強化を実現する。未着工区間については、平成20年12月16日の整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項に基づき、安定的な財源見通しの確保等の基本条件が全て確認された場合に、直ちに認可・着工が行えるよう、別途、着工調整費を計上する。

○空港、港湾等の物流効率化・流通活性化を通じた地域活性化

[870億円 (1.10)]

- ・空港等の物流拠点周辺や都市部など物流がふくそうした地域において、物流事業者や荷主など多様な関係者が輸送ルートを集約、配送の共同化、物流施設の混雑状況に関する情報提供等、物流効率化対策を連携して講じる取組を支援する制度を創設する。
- ・臨海部への企業立地による地域活性化を図るため、多目的国際ターミナルの整備、効率的な産業物流を実現する「臨海部産業エリア」の形成を促進する。
- ・ターミナル機能の拡充や就航率の向上に資する施設の整備など、空港機能の高質化を推進することにより、地域活性化を図る。

○建設産業・不動産業の活力の回復と生産性の向上 [12億円 (1.06)]

- ・地域の経済と雇用を支えている中堅・中小建設業者に対して、特別相談体制の整備等の経営支援緊急対策を講じるほか、ICTを活用した情報化施工の普及、入札ボンドの電子化、人材育成等による生産性の向上を実現する。また、海外市場への我が国建設業の進出支援を強化する。
- ・不動産取引・不動産投資に当たっての情報収集・分析コストの低減を図るため、不動産の収益性指標を提供するデータベースの構築、不動産情報規格の標準化等、不動産市場の生産性向上の基盤を整備する。

○住宅・不動産市場活性化のための緊急対策 [768億円 (1.39)]

世界的な金融市場の混乱等により停滞する住宅・不動産市場の活性化を図るため、計画的なまちづくりに寄与する新築の分譲住宅の建設資金融資や地方の優良な都市開発事業への資金支援などの事業者支援を図るとともに、耐震性、バリアフリー性等が優れた住宅の取得について金利優遇期間を延長するなど住宅需要の下支えのための住宅取得者の負担軽減策を講じる。

6 魅力ある国際都市づくり

○羽田空港の発着能力の1.4倍増などによる首都圏空港等の機能強化 [415億円 (1.04)]

- ・羽田空港の発着能力を40.7万回/年(再拡張前の約1.4倍)に拡大するため、再拡張事業の効果を十分に発揮させるために必要な施設整備を推進するほか、成田空港と羽田空港の一体的活用により、首都圏全体の国際航空機能の最大化・24時間化を図る。
- ・関西国際空港、中部国際空港のフル活用に向けた取組、地域の拠点的な空港における国際物流機能の強化等を図る。

○成田・羽田両空港間のアクセス50分台、都心と両空港へのアクセス30分台以内の実現に向けたアクセス改善など都市鉄道ネットワークの充実 [63億円 (1.08)]

- ・世界の主要空港に比肩しうる速達性・利便性を実現する成田空港アクセス鉄道について、平成22年度開業を目指して整備を進めるとともに、更に、これを活用して成田・羽田両空港間のアクセス50分台、都心と両空港へのアクセス30分台以内の実現に向けた鉄道アクセスの改善方策の検討を進める。
- ・神奈川県央部と東京都心を結ぶ相鉄・JR直通線、相鉄・東急直通線等の整備を促進し、都市鉄道ネットワークの充実を図る。

○コスト・サービス水準でアジア主要港を凌ぐスーパー中枢港湾の実現
[645億円 (1.07)]

巨大コンテナ船に対応した次世代高規格コンテナターミナルの整備や臨海部物流拠点の形成を促進するとともに、港湾サービスの24時間化などについて、新たな具体的な目標の達成に向け官民一体となってモデル事業に取り組むことで、スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化を進め、国内外をつなぐシームレス物流網の形成を目指す。

7 観光立国の推進

○国際競争力の高い魅力ある観光地づくりと2010年までの1000万人訪日の実現による国際観光交流の拡大
[99億円 (1.11)]

- ・内外観光客の宿泊回数・滞在日数の拡大を目指し、2泊3日以上滞留型観光を促進する観光圏の整備を図るため、宿泊サービスの向上や観光資源を活用した体験プログラムの開発などの地域の取組を総合的に支援するとともに、観光圏の玄関口として旅行者が快適で利便性の高い旅客船ターミナル等の整備を推進する。
- ・訪日旅行の満足度を高めリピーター化を促進するため、外務省、文化庁による我が国の文化芸術の発信強化との連携等により我が国の魅力の理解を一層促進するとともに、訪日外国人の裾野を広げるため、訪日外国人の増加等が見込まれる新興市場におけるプロモーション手法調査等の市場調査を強化する。
- ・訪日外国人の利便性の向上を目指し、外国人による実地調査に基づく交通機関の案内標識等の改善やIC乗車券等の国際相互利用化等に取り組む。併せて、国際会議の開催・誘致活動への支援、途上国の観光PRの支援等の取組を推進する。

2. 道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日の「道路特定財源の一般財源化等について」（政府・与党合意）においては、道路関連支出の無駄の排除、道路特定財源制度の廃止、地域の基盤整備等を盛り込んだところ。

これに基づき、平成21年度予算においては、具体的に、以下のように措置。

- 道路関連支出の無駄の排除については、広報広聴費の半減や委託調査費の3割減など、徹底してコストを縮減、無駄を排除。
- 道路特定財源制度を廃止し、揮発油税等をすべて一般財源化。
- 揮発油税の1/4が特別会計に直入され、自動的に道路に使われる地方道路整備臨時交付金を廃止。
- 地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、地方の実情に応じて、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業にも使える9,400億円の地域活力基盤創造交付金（仮称）を創設（一般会計に計上）。
- 20年度創設した無利子貸付制度を継続（1,000億円）。
- 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化のため、20年度末までに承継予定の総額2.5兆円の債務を償還（2,045億円）。

道路特定財源の一般財源化等について

平成20年12月8日
政府・与党

本年5月の閣議決定「道路特定財源等に関する基本方針」等に基づき、以下の措置を講ずることとし、関連法案を次期通常国会に提出する。

1. 道路関連支出の無駄の排除

道路事業・道路関係業務の執行に対する様々な指摘を踏まえ、平成21年度予算において、徹底したコスト縮減、ムダの排除に取り組む。

2. 道路特定財源制度の廃止

平成21年度予算において道路特定財源制度を廃止することとし、道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律第3条の規定を削除するとともに、地方税法などの所要の改正を行う。

また、特定財源制度を前提とし、社会資本整備事業特別会計に直入されている地方道路整備臨時交付金を廃止する。

3. 新たな中期計画

道路特定財源制度の廃止に際し、新たな中期計画は、道路のみ事業費を閣議決定している仕組みを改め、他の公共事業の計画と同様とする。事業費ありきの計画を改め、計画内容を「事業費」から「達成される成果」(アウトカム目標)へと転換し、今後の選択と集中の基本的な方向性を示すものとする。また、他の社会資本整備との連携を図り、社会資本整備重点計画と一体化することとする。

今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて厳格な評価を行うことを明確にする。

4. 地域の基盤整備

地方からの要望を踏まえ、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、地方道路整備臨時交付金に代わるものとして、道路を中心に関連する他のインフラ整備や関連するソフト事業も含め、地方の実情に応じて使用できる1兆円程度の「地域活力基盤創造交付金(仮称)」を平成21年度予算において創設する。その際、これまで道路特定財源が充てられていた道路整備費等の見直しにより財源を捻出する。

また、地方道路整備臨時貸付金制度については、引き続き維持する。

5. 既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

昨年12月の政府・与党合意「道路特定財源の見直しについて」に基づき、総額2.5兆円の債務承継を本年度末までに行い、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の高速道路料金の引下げ等を着実に実施する。

なお、都市高速については、「生活対策」(平成20年10月30日新たな経済対策に関する政府・与党会議、経済対策閣僚会議合同会議決定)における重点的な引下げの後に、上限料金を抑えつつ、対距離料金制度を検討する。

6. 一般財源化に伴う関係税制の税率のあり方

道路特定財源の一般財源化に伴う関係税制の暫定税率分も含めた税率のあり方については、今後の税制抜本改革時に検討することとし、それまでの間、地球温暖化問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、現行の税率水準を原則維持する。ただし、納税者の理解、景気及び環境対策という観点から、自動車関係諸税の負担を時限的に軽減する。

7. 平成20年度予算における措置

平成20年度予算において揮発油税収の減額補正が行われる場合には、これに伴い地方道路整備臨時交付金の減額補正も必要となるが、地方の道路整備や財政の状況に配慮し、この交付金の減額を行わないこととし、当初予算額どおり交付金を執行できるよう、法的措置を講ずることとする。

(附記)

地方交付税は予算編成過程で増額。

3. 政策の棚卸し・ムダの排除

既存の事業を見直し、廃止・縮小、経費の節減等を図ることにより、平成21年度予算において1,912億円の政策の棚卸しを実施。

公共事業関係費については、予算科目を抜本的に見直し、「事業費」からの支出を個別の工事・事業に直接必要な経費に限定。委託調査費、広報経費、車両経費等の経費について予算の明確化を図り、厳正な予算執行管理を行う。

1. 政策の棚卸し

- ・21年度予算における反映額 : ▲1,912 億円 (211事業)

2. 公益法人向け支出の削減

- ・21年度予算における削減額(対18年度支出実績額) : ▲1,028億円(▲39.4%)

3. 委託調査費、広報経費、タクシー代、レクリエーション経費の削減等

(1) 委託調査費

- ・21年度予算における削減額(対20年度当初予算) : ▲89億円(▲33.1%)
- ・予算科目の見直しにより予算を明確にして用途を制限

(2) 広報経費

- ・21年度予算における削減額(対20年度当初予算) : ▲96億円(▲47.4%)
- ・予算科目の見直しにより予算を明確にして用途を制限

(3) タクシー代

- ・21年度予算における削減額(対20年度当初予算) : ▲8億円(▲36.1%)
- ※本省において、タクシーチケット使用停止及び「立替払い制度」の試行を実施中

(4) レクリエーション経費の削減

- ・平成20年度より、レクリエーション経費の支出を中止(21年度予算への計上なし)

4. その他のムダの排除に向けた取組

(1) 随意契約の見直し

- ・応募要件の緩和
- ・発注予定情報、応募要件、業務概要等を事前周知
- ・「公募方式」から「企画競争」等へ、より競争性の高い契約方法に移行

(2) 公用車利用の適正化

- ・平成22年度までに、公用車について、4,123台(平成18年度末)のうち、963台を削減、684台を車種・車格について見直し
- ・平成22年度までに、車両管理業務について、2,656台(平成18年度末)のうち1,372台削減

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

○居住の安定確保と暮らしやすい居住環境・良質な住宅ストックの形成

- ◇高齢者の居住の安定確保を図るための支援措置の創設・拡充
- ◇公的賃貸住宅ストックの有効活用に向けた地域住宅交付金の拡充

○住宅の取得・賃貸・管理・修繕が円滑に行われる住宅市場の整備

- ◇マンション等安心居住推進事業の創設
- ◇優良住宅取得支援制度の拡充

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

- ◇鉄道駅における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ス・タクシーに係るバリアフリー車両の開発

○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における水環境の改善等の推進
- ◇利便施設の整備等による海岸利用の活性化に向けた地域の取組への支援

○快適な道路環境等の創造

- ◇美しい景観形成や地域の魅力向上に資する日本風景街道の推進
- ◇安全・快適な道路空間創出のための無電柱化の推進
- ◇低公害車等の導入促進
- ◇次世代低公害車の開発・実用化促進

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

- ◇下水道未普及解消重点支援制度の創設
- ◇まちづくりと一体となった賑わいの水辺空間の創出

目標3 地球環境の保全

○地球温暖化防止等の環境の保全

- ◇低炭素型都市づくりの推進のための制度拡充
- ◇革新的な船舶の省エネルギー技術の研究開発の創設
- ◇内航海運省エネ化促進調査事業

2. 安全

目標4 水害等災害による被害の軽減

○自然災害による被害を軽減するための気象情報等の提供及び観測・通信体制の充実

- ◇静止地球環境観測衛星の整備
- ◇地球温暖化に関する観測・監視体制の強化
- ◇市町村単位の気象警報の発表
- ◇火山監視・情報センターシステムの機能強化

○住宅・市街地の防災性の向上

- ◇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）
- ◇都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業の創設
- ◇下水道浸水被害軽減総合事業の創設
- ◇下水道総合地震対策事業の創設

○水害・土砂災害の防止・減災の推進

- ◇気候変動に伴う水災害リスク対策の推進
- ◇気候変動に伴う集中豪雨の頻発・激化に対応する流域対策の推進
- ◇ライフサイクルコストの縮減に向けた河川管理施設の戦略的維持管理
- ◇超過洪水に対応するための既設ダムの治水機能増強
- ◇TEC-FORCEによる大規模災害時の対応体制の強化
- ◇河道閉塞（天然ダム）災害に対する危機管理体制の強化
- ◇甚大な土砂災害が発生した地域における抜本的な土砂災害対策の強化

○津波・高潮・侵食等による災害の防止・減災の推進

- ◇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
- ◇観測施設の整備など情報基盤整備の推進及び局所的な堤防等未整備箇所解消
- ◇海岸堤防等の信頼性向上のための緊急対策の推進
- ◇砂浜侵食海岸における堤防の緊急対策事業の推進

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・航空機テロ防止の推進

- ◇踏切保安設備の整備の促進
- ◇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
- ◇国産旅客機の開発に伴う新たな安全性審査方式の導入
- ◇海上輸送の安全性向上のための総合対策

○道路交通の安全性の向上

- ◇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
- ◇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、通学路等の歩道整備や自転車利用環境の整備の推進

○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及び運航費の確保
- ◇治安、救難・防災体制の確保
- ◇AIS（船舶自動識別装置）を活用した海上交通センター機能の強化等（新交通ビジョン）
- ◇海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

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

- ◇多様な関係者の連携による物流効率化促進事業の創設
- ◇スーパー中枢港湾プロジェクトの充実・深化
- ◇港湾を核とした地域活性化プログラムの推進
- ◇観光振興拠点となる旅客船ターミナル等の整備
- ◇離島航路の再生等の取組と連携した港湾整備の推進
- ◇耐震強化岸壁の整備等港湾における大規模地震対策の推進
- ◇港湾施設の戦略的維持管理の推進
- ◇港湾における効率的な物流体系の構築や船舶からのCO₂等の排出源対策等による低炭素社会構築の推進
- ◇マラッカ・シンガポール海峡航行安全対策

○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
- ◇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

○国際競争力・地域の自立等を強化する道路ネットワークの形成

- ◇高規格幹線道路及び地域高規格道路等の整備
- ◇空港・港湾へのアクセス向上

○整備新幹線の整備等の推進

- ◇整備新幹線整備事業の推進

○航空交通ネットワークの強化

- ◇羽田再拡張事業など首都圏空港等の整備の推進
- ◇既存ストックを最大限活用した空港等機能高質化事業の推進
- ◇大規模災害時において航空ネットワークの維持等を確保するための空港等の耐震化の推進
- ◇一般空港等の整備の推進（百里飛行場（茨城県）、新石垣空港（沖縄県））
- ◇航空機の滑走路誤進入の防止等を図るための航空安全・安心対策の推進

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

- ◇都市環境改善支援事業の創設
- ◇暮らし・にぎわい再生事業の拡充
- ◇まちづくり交付金の拡充

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

- ◇空港アクセス鉄道の整備の推進
- ◇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、名古屋市6号線等）
- ◇コミュニティ・レール化の推進
- ◇鉄道事業再構築事業その他地方鉄道活性化及びLRTシステムの整備に対する支援
- ◇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

- ◇地域公共交通活性化・再生総合事業の拡充
- ◇離島航路補助制度の改革
- ◇地方バス路線の維持に対する支援の実施

○都市・地域における総合交通戦略の推進

- ◇総合交通戦略の更なる推進のため、人と環境にやさしい自転車利用環境の整備について都市交通システム整備事業を拡充

○道路交通の円滑化の推進

- ◇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・管理等の効果的な推進

- ◇ICTを活用した建設生産システムの普及促進
- ◇用地補償基準の適正化等に関する検討経費

○不動産市場の整備や適正な土地利用のための条件整備の推進

- ◇既存住宅ストックの流通市場の環境整備に関するモデル取引調査
- ◇消費者への不動産関連知識の普及・啓発のための環境整備の推進
- ◇不動産市場データベースの構築

○建設市場の整備の推進

- ◇地域の中堅・中小建設者に対する経営相談の強化等の建設業経営支援緊急対策の実施
- ◇我が国建設業の国際競争力の強化
- ◇官民連携による我が国建設技術の海外展開支援事業

○地籍の整備等の国土調査の推進

- ◇都市部における地籍調査推進手法モデル調査事業の創設
- ◇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

○海事産業の市場環境整備・活性化及び人材の確保等の推進

- ◇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

○総合的な国土形成の推進

- ◇広域地方計画先導事業の創設
- ◇定住自立圏等形成に向けた地域経営推進事業の創設
- ◇「新たな公」によるコミュニティ創生支援モデル事業の拡充
- ◇モビリティサポート推進経費の創設

○国土の位置・形状を定めるための調査及び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

- ◇北海道の潜在力を活用した食料供給力の強化、低炭素社会の構築、災害に強い社会の実現等に重点を置いた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

- ◇ふくそう海域での事故半減をめざすICTを活用した新たな安全システムの構築
- ◇環境対応・省力化に資する鉄道システムの開発の推進

○情報化の推進

- ◇アジア域内におけるIC乗車券等の国際相互利用化の推進

目標12 国際協力、連携等の推進

○国際協力、連携等の推進

- ◇アフリカ広域道路網の整備推進
- ◇建設環境技術及び地球地図を活用した気候変動対策の支援
- ◇アジア諸国における交通グリーン化推進事業
- ◇交通分野における地球環境・エネルギー対策に関する国際連携の強化

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

- ◇最新技術を導入したグリーン庁舎の整備
- ◇防災拠点となる官庁施設等の整備の推進
- ◇既存官庁施設の有効活用を図るリノベーション事業の推進

関係資料

1. 総合的なコスト構造改善の取組 25
2. 平成21年度予算に向けた事業評価実施状況の概要 27

1. 総合的なコスト構造改善の取組

平成21年度予算における総合的なコスト構造改善の取組例

事業名	概要	効果
○事業のスピードアップ		
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構造改善を図る。	2か年で整備完了した場合、1箇所当たり130百万円のコスト構造改善(モデルケースによる試算) 栃木県鹿沼市等4箇所採用(平成19年度)コスト構造改善5億円
道路	【事業の重点・集中化による早期供用】 事業の重点・集中化により、部分供用など事業効果を早期に発現させ、総合的なコスト構造改善を図る。	(実施事例) 延長約11kmのバイパスの早期部分供用に見直すことにより、渋滞緩和や交通事故減少など11億円の総合的なコスト構造改善
○計画・設計・施工の最適化		
都市公園	【ボランティアと連携した花修景整備によるコスト構造改善】 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園において、花木、草花の植生整備を地元ボランティアとの連携により行い、コスト構造改善を図る。	花修景整備におけるコスト構造改善 30百万円→25百万円(▲5百万円)(約17%のコスト構造改善)
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、コスト構造改善が可能となる。	建設費約10%のコスト構造改善 秋田県湯沢市、島根県大田市等88箇所採用(平成19年度)コスト構造改善額49億円
下水道	【膜分離活性汚泥法の導入(新技術の活用)】 消毒施設の省略が可能となり、施設のコンパクト化、コスト構造改善が可能となる。	建設費約11%のコスト構造改善(モデルケースによる試算) 福岡県新宮市等4箇所採用(平成19年度)コスト構造改善額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、コスト構造改善が可能となる。	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構造改善ができる。 滋賀県等10箇所採用(平成19年度)縮減額80億円
河川	【新技術工法の採用によるコスト構造改善】 土留工に新技術(控壁式土留矢板工法)を採用することにより、切梁式土留矢板工法に比べて、施工性を向上させ、工期短縮することにより、コスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 土留工に係る工事費 約36百万円→約24百万円 (約33%のコスト構造改善)
河川	【砂防ソイルセメント工法によるコスト構造改善】 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コスト構造改善を図る。	(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、工事費を約227百万円→約171百万円 (約25%のコスト構造改善)
海岸	【直立堤のプレキャスト化によるコスト構造改善】 直立堤のプレキャスト化による施工により、鋼矢板二重締切工から、消波工を仮締切に使用することにより、工期短縮とコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 直立堤工事費(100mあたり) 約265百万円→約220百万円 (約17%のコスト構造改善)
道路	【橋梁形式の見直し】 主桁本数の少数化など、橋梁構造の簡素化・合理化によりコスト構造改善を図る。	(実施事例) 主桁本数の少数化、床版にプレキャスト板を採用し13百万円のコスト構造改善
道路	【道路計画の見直し】 道路の縦断線形や幅員などを見直し、構造物の縮小によりコスト構造改善を図る。	(実施事例) 延長約1.3kmの橋梁の縦断計画を見直すことにより、90億円→70億円(約23%のコスト構造改善)
都市再生機構	【アルミサッシの改修工事に係る新工法(リプレイス工法)の開発】 従来の工法(カバー工法)では既存建具枠を残し四方をアルミ枠でカバーしていた。 新工法(リプレイス工法)では、既存建具枠をそのままにサッシを交換することにより施工性の向上とコスト構造改善を実現	①取り付け部材の削減、②工作業時間の短縮、冬季工事の可能(居住者負担の軽減)、 ③現場管理の効率化、④仮設足場の軽減⑤改修後の維持管理費の軽減、⑥機密性能、遮音性能の向上 294千円/戸 ⇒ 188千円/戸 (約36%のコスト構造改善効果)
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、新規購入樹木及び廃棄処分費を抑制する。	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。(平成19年度の削減効果は約162百万円(約4000本を再利用))
都市再生機構	【マシフ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	平成19年度のコスト構造改善効果は約147百万円
空港(空港整備)	【設備の統合によるコスト構造改善】 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、コスト構造改善を図る。	製造コスト等のコスト構造改善 115百万円→58百万円(▲57百万円)
海岸	【既存ストックの有効活用によるコスト構造改善】 突堤並びに離岸堤(階堤)へ既設離岸堤のブロックを流用することによりコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) ブロック製作が不用となったことによる製作費約24百万円のコスト構造改善
海岸	【建設発生土の工事間利用の促進によるコスト構造改善】 海岸整備において、浸食の影響を受けない養浜下層部の粒径の見直すことで、他工事で発生する建設発生土を有効活用し、コスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 養浜の整備費約19百万円のコスト構造改善

平成21年度予算における総合的なコスト構造改善の取組例

事業名	概要	効果
港 湾	【民間技術の活用によるコスト構造改善】 地盤改良の工事において、サンドコンパクション工法の材料に製鋼スラグを使用する民間技術を活用することでコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 地盤改良の工事費約16百万円のコスト構造改善
港 湾	【他事業と連携した建設発生土の有効活用】 良質な浚渫土砂を環境修復実証試験及び水産関連の他事業に有効活用することにより、土砂運搬費、揚土費のコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 浚渫工事費約33百万円のコスト構造改善
港 湾	【技術基準の性能規定化によるコスト構造改善】 性能規定化された港湾の施設の技術上の基準に基づき、構造断面の設計を見直すことで、工事費のコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 岸壁整備の工事費約41百万円のコスト構造改善
鉄道・運輸機構	【材料の変更】 駅建物に使用する材料を見直し、外壁ガラス材の仕様を変更することにより、コスト構造改善を図る。	建設費コスト構造改善 14億円→13億円(▲1億円)
鉄道・運輸機構	【建設発生土の処分計画変更】 トンネル掘削における建設発生土の処理計画を見直し、処分場の位置を変更することにより、コスト構造改善を図る。	建設費コスト構造改善 51億円→48億円(▲3億円)
○維持管理の最適化		
官庁営繕	【リノベーション事業】 既存建築物の構造躯体の健全化、利用実態の変化に対応した模様替、狭隘解消のための増築等により、新築と同等の機能を確保するリノベーション事業を、計画的に実施することによりライフサイクルコスト構造の改善を図る。	(モデルケースによる試算) 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構造を約10%改善。
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) ライフサイクルコスト構造を約10%改善(機器費+従来の電力料金) ※評価期間15年で算定
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、処理効率が上がり、消費電力を低減。	鳥根県東道湖流域下水道など2箇所採用 従来タイプの散気装置より約10%の電力費が低減。
河川	【伐採木の無償提供によるコスト構造改善】 河道内樹木の伐採木を、希望者に無償提供することにより、廃棄物処分にかかるコストの構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 処分費 約23百万円→約14.6百万円 (約37%のコスト構造改善)
河川	【耐食性鋼材の使用によるライフサイクルコストの構造改善】 老朽化したダム歩廊について、SUS化することにより、今後の塗替塗装等の維持管理費の構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 今後50年間にかかる維持費 約417百万円→約280百万円 (約33%のコスト構造改善)
河川	【集草梱包機付き草刈り機の導入によるコスト構造改善】 堤防除草にあたり、集草梱包機付き草刈り機の導入により、梱包のための平坦地への積込、運搬、敷均しに係るコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 除草作業費 約42百万円→約39百万円 (約7%のコスト構造改善)
道路	【橋梁のライフサイクルコストの構造改善】 鋼橋において、従来より耐用年数が長い塗装への変更や、塗装が不要な耐食性鋼材の採用によりライフサイクルコストの構造改善を図る。	(実施事例) 耐食性鋼材を採用し、15年程度に1回の塗装の塗り替えが不要となり、17百万円のライフサイクルコストの構造改善(評価期間40年)
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力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構造改善。 平成21年度コスト構造改善効果:5.0億円
港 湾	【長寿命化計画の策定によるライフサイクルコスト構造の改善】 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転換することにより、港湾施設のライフサイクルコスト構造の改善を図る。	(モデルケースによる試算例) 予防保全的な維持管理への転換により棧橋式岸壁のライフサイクルコスト約10%を構造改善
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構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) ライフサイクルコストの構造改善(コスト評価期間70年) 1標識あたり0.5百万円コスト構造改善
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、維持管理費のコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) ライフサイクルコストの構造改善(コスト評価期間20年) 1基あたり5.2百万円コスト構造改善
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、維持管理費のコスト構造改善を図る。	(モデルケースによる試算例) ライフサイクルコストの構造改善(コスト評価期間20年) 1基あたり2.2百万円コスト構造改善
○調達の最適化		
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、コスト削減検討委員会での検討を継続する。	コスト削減検討委員会の提言を事業実施に反映し、コスト構造改善に取り組む。

2. 平成21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21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				
天竜川ダム再編事業 中部地方整備局	790	1,692	【内訳】 被害防止便益:1,692億円 【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:140戸 年平均浸水軽減面積: 23ha	744	2.3	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和40年9月洪水では、全壊・流失13戸、半壊・床上浸水782戸、床下浸水806戸、浸水面積564haなどの甚大な被害が発生し、その後も、昭和43,44年と浸水被害が発生。 ・発電専用のダムである佐久間ダムは、堆砂が進行するとともに、土砂移動の連続性を遮断しており、ダム下流においては、河床低下や海岸侵食等の問題が顕在化している。 ・当事業は利水者と調整の上、利水専用既設ダムを有効に活用するため、河道整備等の代替案と比較し、治水効果を早期に発現できるとともに、河川の改変面積が少なく、環境に与える負荷も小さいことから優位である。

【ダム事業】
（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				
木屋川ダム再開事業 山口県	400	358	<p>【内訳】 被害防止便益:299億円 流水の正常な機能の維持に関する便益:59億円</p> <p>【主な根拠】 年平均浸水軽減戸数:45戸 年平均浸水軽減面積: 86ha</p>	271	1.3	<ul style="list-style-type: none"> ・昭和34年7月の梅雨前線豪雨により家屋流出3戸、全半壊28戸、床上浸水416戸、床下浸水783戸の被害が発生。 ・平成11年6月の梅雨前線豪雨により床上浸水11戸、床下浸水38戸の被害発生。約3,700人に避難指示、約2,800人に避難勧告を発令。 ・また、浸水想定区域には災害時要援護者施設（病院、老人ホーム、保育所等）を含み、災害時要援護者対策が急務である。 ・現ダム完成後も床上浸水の被害が発生した洪水が8洪水を数える。また、平成6,14年などダム完成後も5回の取水制限を実施しており、これらの被害軽減のため、ダム嵩上げが必要である。 ・なおダム嵩上げは、河川改修だけで治水対策を実施する案など他の治水対策案と、社会的影響・自然環境への影響・経済性などの観点から比較検討し、決定している。

【砂防事業等】
（地すべり対策事業（直轄））

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				
月山地区直轄地すべり 対策事業 東北地方整備局	246	436	<p>【内訳】 直接的被害軽減便益:83億円 間接的被害軽減便益:353億円</p> <p>【主な根拠】 人家:41戸 (間接的被害:約11,000戸) 公共施設:公民館1施設 (間接的被害:市役所・学校・病院・JR羽越本線等) 国道112号:約4,700m</p>	246	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・月山地区では、過去に幾度も地すべり被害が発生しており、交通障害が生じている。 ・地すべりが発生し、天然ダムを形成した場合、決壊を防止するための対策等には多額の費用を必要とする。また、天然ダムが決壊した場合には、月山ダム・寒河江ダムへの土砂流入によって水道・農業用水・流水の正常な機能の維持のための利水容量が減少するとともに、洪水調節容量の減少によって洪水時にはダム下流に氾濫が発生するおそれが生じる等間接的な被害が発生する。 ・地元の防災意識は高く、事業に対する要望が強い。 ・対策により地すべりを安定化することができれば、流域内の集落、道路等が保全されるとともに、天然ダムが発生するおそれが無くなり、地域の安全を確保することができる。 ・以上のことから、地域住民の生命と生活を土砂災害から守るため、地すべり対策事業を実施する必要がある。

【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				
和歌山下津港海岸 直轄海岸保全施設整備 事業 近畿地方整備局	250	1,787	<p>【内訳】 浸水防護便益:1,787億円</p> <p>【主な根拠】 浸水防護面積:387ha 浸水防護戸数:5,224戸</p>	201	8.9	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水区域には海南市役所、消防署等の行政・防災関連機関等の中枢機能が集積しており、防護することにより、発災後の危機管理体制が確保できる。 ・浸水区域には国道42号、JR海南駅（紀勢本線）等の地域における主要交通施設が集積しており、防護することにより、発災後の緊急輸送ネットワークを確保できる。 ・浸水区域には世界的シェアを誇る企業群が集積しており、防護することにより、甚大な経済損失を回避できる。

【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				
新潟港 東港区西ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 北陸地方整備局	77 [54]	517	【内訳】 輸送コストの削減便益：502億円 震災時における輸送コスト削減便益：6.0億円 震災時の施設被害回避便益：7.4億円 その他の便益：0.98億円 【主な根拠】 平成22年度予測取扱貨物量：6.2万TEU/年	77	6.7	・コンテナ貨物の需要の増加に対応することで物流効率化が図られ、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。
名古屋港 鍋田ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル整備事業 中部地方整備局	264 [194]	1,376	【内訳】 輸送コストの削減便益：1,314億円 震災時における輸送コスト削減便益：43億円 震災時の施設被害回避便益：13億円 その他の便益：6.5億円 【主な根拠】 平成24年度予測取扱貨物量：22万TEU/年	250	5.5	・コンテナ貨物の需要の増加に対応することで物流効率化が図られ、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。
川崎港 東扇島～水江町地区 臨港道路整備事業 関東地方整備局	540 [540]	853	【内訳】 走行時間短縮便益：690億円 走行経費減少便益：143億円 交通事故減少削減便益：15億円 その他の便益：4.2億円 【主な根拠】 平成29年度予測交通量：21,700台/日	418	2.0	・大規模災害時に基幹的広域防災拠点や、耐震強化岸壁から内陸部方面への緊急物資輸送路のリダンダンシーが確保される。 ・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。
徳島小松島港 沖洲(外)地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業 四国地方整備局	127 [118]	270	【内訳】 輸送コストの削減便益：219億円 移動コストの削減便益：27億円 震災時における輸送コスト削減便益：8.1億円 震災時における施設被害の回避便益：16億円 その他の便益：0.9億円 【主な根拠】 平成26年度予測取扱貨物量：210万トン/年	106	2.5	・四国における物流機能の効率化が促進され、地域産業の安定・発展が図られる。 ・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

【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)	評 価			その他
		事業 計画の 必要性	事業 計画の 合理性	事業 計画の 効果	
栃木地方合同庁舎※ 関東地方整備局	18.6	112 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
高松地方合同庁舎（Ⅱ期）※ 四国地方整備局	89.8	113 点	100 点	146 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
小豆島海上保安署 四国地方整備局	3.8	113 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
八雲地方合同庁舎※ 北海道開発局	4.7	126 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
帯広第2地方合同庁舎※ 北海道開発局	31.3	122 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
福島第2地方合同庁舎※ 東北地方整備局	20.5	120 点	100 点	121 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
前橋地方合同庁舎※ 関東地方整備局	77.3	118 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
横須賀地方合同庁舎※ 関東地方整備局	29.9	117 点	100 点	121 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
堺地方合同庁舎※ 近畿地方整備局	75.8	128 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
和歌山地方合同庁舎※ 近畿地方整備局	77.4	110 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
呉地方合同庁舎※ 中国地方整備局	28.3	116 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
唐津港湾合同庁舎※ 九州地方整備局	12.4	106 点	100 点	133 点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。

鹿児島第3地方合同庁舎※ 九州地方整備局	43.9	107点	100点	133点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。経済性、採算性等の合理性があり、位置・規模・構造が適切で集約合同化による事業の効果が認められる。
中央合同庁舎第4号館 国土交通本省	623.1	120点	100点	146点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
新宿若松地方合同庁舎※ 関東地方整備局	128.2	126点	100点	133点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
大久保地方合同庁舎※ 関東地方整備局	35.3	132点	100点	133点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
世田谷地方合同庁舎※ 関東地方整備局	21.0	107点	100点	121点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
豊島地方合同庁舎※ 関東地方整備局	35.7	118点	100点	121点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
王子地方合同庁舎※ 関東地方整備局	18.5	109点	100点	121点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
横浜地方合同庁舎※ 関東地方整備局	131.0	114点	100点	133点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
京都地方合同庁舎 近畿地方整備局	16.3	120点	100点	133点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
大阪第6地方合同庁舎※ 近畿地方整備局	167.5	125点	100点	133点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。
小倉地方合同庁舎※ 九州地方整備局	17.5	114点	100点	121点	老朽化、狭隘化、耐震性の不足等を解消する必要性が認められる。「国有財産の有効活用に関する報告書」を踏まえた移転・再配置、集約合同化で合理性があり、位置・規模・構造が適切で事業の効果が認められる。

事業計画の必要性—既存施設の老朽・狭隘・政策要因等、施設の現況から事業計画を早期に行う必要性を評価する指標

事業計画の合理性—採択案と同等の性能を確保できる代替案の設定可能性の検討、代替案との経済比較等から新規事業として行うことの合理性を評価する指標

事業計画の効果—通常業務に必要な機能を満たしていることを確認・評価する指標

(採択要件：事業計画の必要性100点以上、事業計画の合理性100点、事業計画の効果100点以上を全て満たす)

入居官署の役割、地域性等に合わせた官庁施設を整備する営繕事業の特性を踏まえ評価する観点から、平成20年3月31日に評価手法の見直しを行っている。

現時点での評価であり、地方分権改革の検討の対象となった「8府省15系統の出先機関」が入居予定の新官庁舎※については、支出負担行為実施計画段階で、国の出先機関の改革に向けた工程表等との関係を精査することとしている。

【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	115	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。
小型巡視船 180トン型 建造(2隻) 海上保安庁	42	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。
小型巡視艇 20メートル型 建造(2隻) 海上保安庁	6.9	整備しようとする巡視艇は、速力、夜間監視能力等の警備能力が強化されており、港内及びその周辺海域における監視警戒体制等の強化を図ることができる。

【海上保安官署施設整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評価			
		事業の 緊急性	計画の 妥当性	事業の 効果	その他
千歳航空基地施設整備 海上保安庁	3.0	110点	133点	120点	庁舎の増築等により執務環境の改善を図り、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速かつ的確に対応させることができる。
美保航空基地施設整備 海上保安庁	11	106点	121点	116点	庁舎の増築等により執務環境の改善を図り、海難救助・テロ対策・危機管理体制の強化・海洋権益の保全等多岐にわたる業務ニーズに迅速かつ的確に対応させることができる。

※ 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

事業の効果—新たな政策課題の実現、執務能率の増進・利便性の向上等、施設の現況から事業の効果を評価する指標

(採択要件：事業の緊急性、計画の妥当性及び事業の効果がともに100点以上)

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21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155事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約163事業	年度内に評価完了予定
河川事業		
直轄事業	約83事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約409事業	年度内に評価完了予定
ダム事業		
直轄事業	約27事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約43事業	年度内に評価完了予定
砂防等事業		
直轄事業	約17事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約103事業	年度内に評価完了予定
海岸事業		
直轄事業	約5事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約55事業	年度内に評価完了予定
市街地再開発事業	約11地区	年度内に評価完了予定
土地区画整理事業	約100地区	年度内に評価完了予定
都市再生推進事業 (都市再生総合整備事業)	約8地区	年度内に評価完了予定
都市防災推進事業 (都市防災総合推進事業)	約3地区	年度内に評価完了予定
港湾整備事業		
直轄事業	約22事業	年度内に評価完了予定
補助事業	約49事業	年度内に評価完了予定
都市公園事業		
直轄事業	約11箇所	年度内に評価完了予定
補助事業	約89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1950箇所	年度内に評価完了予定
流域下水道事業	約130箇所	年度内に評価完了予定
都市下水路	約20箇所	年度内に評価完了予定
住宅市街地基盤整備事業	約57件	年度内に評価完了予定
住宅市街地総合整備事業	約30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

※今出川総合開発事業の再評価の結果により、今出ダムは中止し、千五沢ダムは引き続き再開発事業として実施することで見直し継続。

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20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 23事業	年度内に評価完了予定
河川事業		
直轄事業	約 20事業	年度内に評価完了予定
ダム事業		
直轄事業	約 7事業	年度内に評価完了予定
海岸事業		
補助事業	約 2事業	年度内に評価完了予定
港湾整備事業		
直轄事業	約 10事業	年度内に評価完了予定
空港整備事業		
直轄事業	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 2事業	年度内に評価完了予定
官庁営繕事業	約 6事業	年度内に評価完了予定
気象官署施設整備事業	約 1事業	年度内に評価完了予定

注) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業を含む

注) 補助事業の対象件数は国土交通省調べによる