

平成13年度国土交通省政策評価年次報告書（概要）

「国土交通省政策評価基本計画」（3月22日省議決定）に基づき、毎年度の政策評価の実施状況等、政策への反映状況等を一覧的に明示することを目的として「政策評価年次報告書」を取りまとめ、公表することとしている。

平成13年度は、国土交通省発足後、全省的に新しい政策評価体系を導入した初年度。本報告書においては、評価書等の紹介だけでなく、国土交通省の政策評価体系と取組みの理念、今後の展開の方向性・課題も明確にしている。

年次報告書の作成・公表は、政策評価に関し積極的に情報公開し、国民と対話することを目的とした国土交通省独自の取組みである。

第 部 総説～行政のマネジメント改革を目指して～

< 政策評価の考え方 >

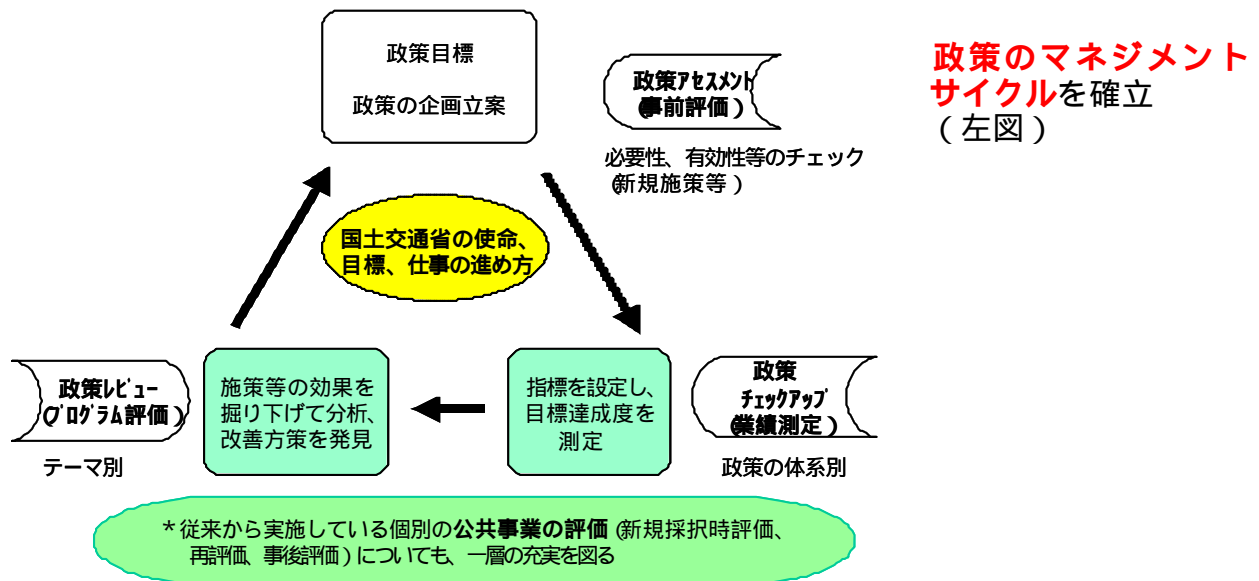
国土交通省では、全省的政策評価導入に向けた検討を統合前より着手。政策評価を、統合のメリットを活かし、施策の融合・連携を推進する重要なツールの1つと位置づけ。

国土交通省の施策等がどれだけ効果的、効率的に役立っているか、成果で評価することにより、施策等の的確な企画立案、職員の意識改革を図る。

< 公共事業評価の取組 >

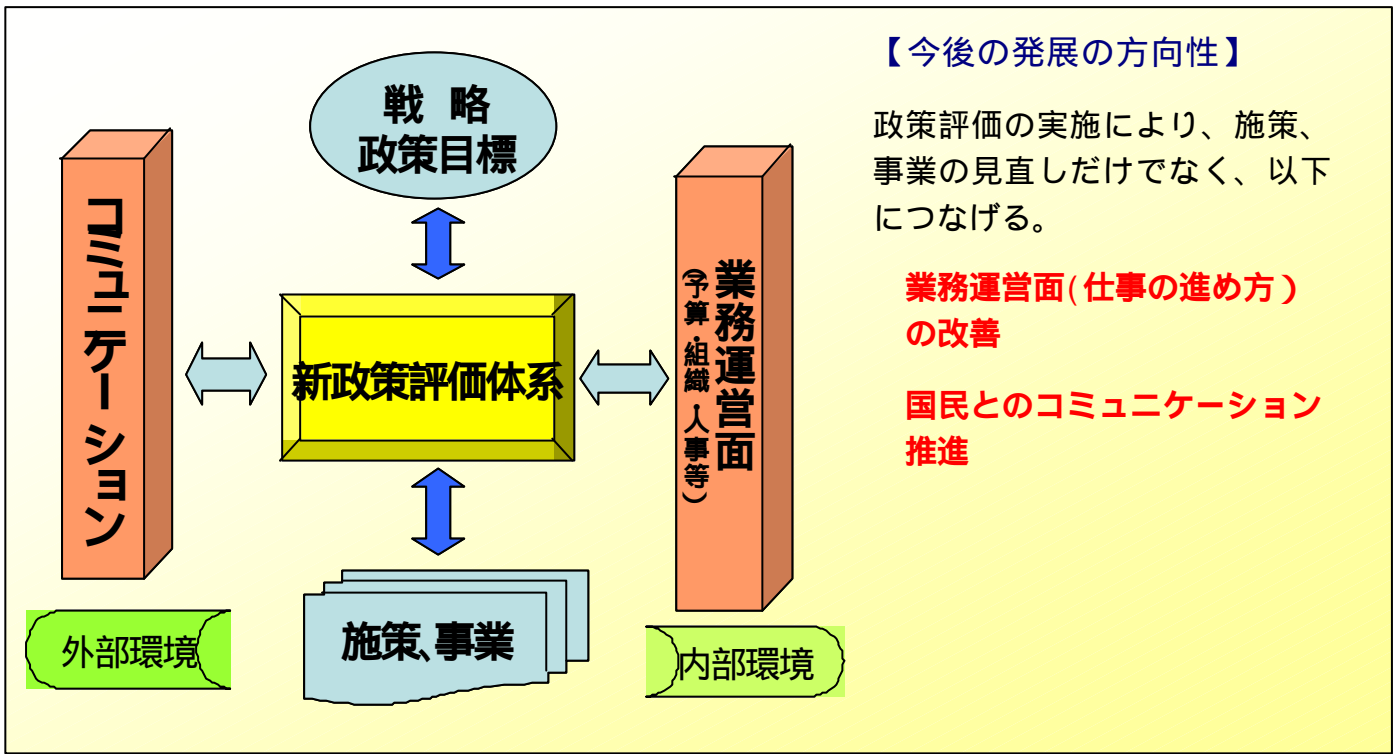
既に平成10年度から新規事業採択時評価、再評価を実施。行政評価法の施行に先立ち、公共事業評価の厳格な実施を通じ、評価手法の開発、確立に向けた実践的取組み。

< 国土交通省の政策評価システム >

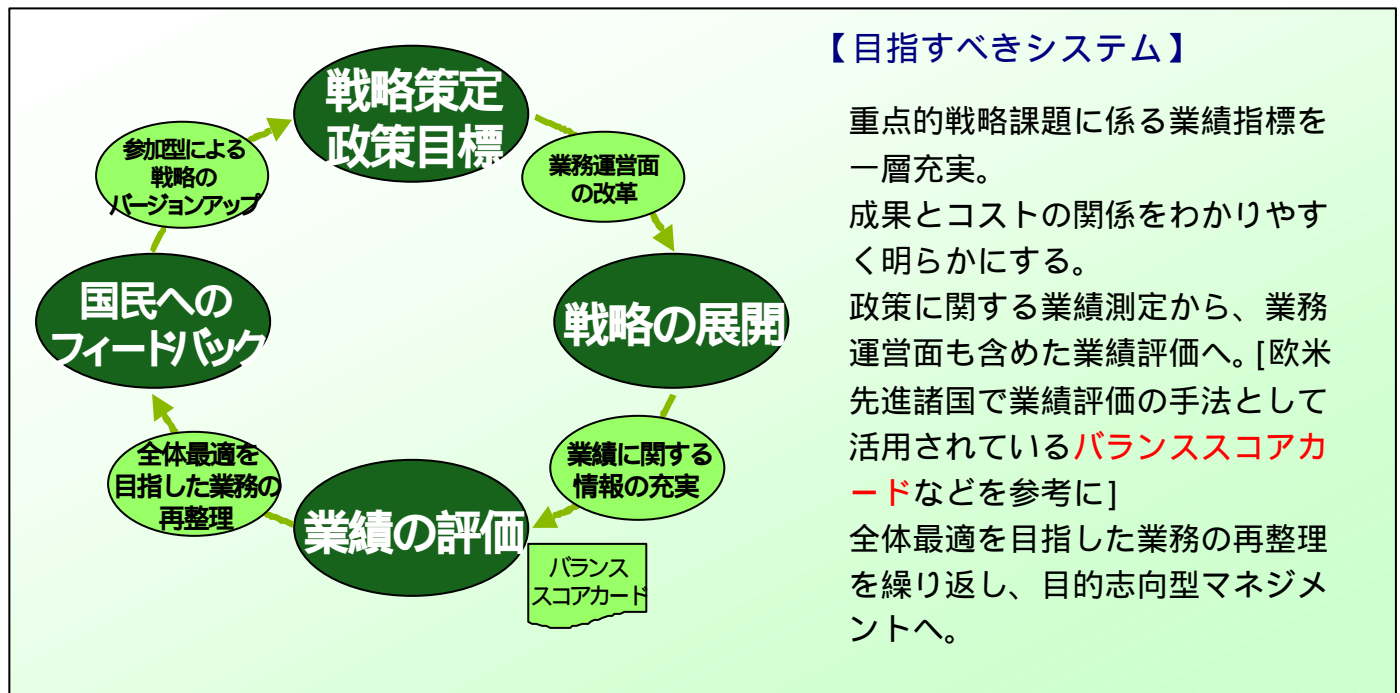


< 真のマネジメント改革を目指して >

政策評価の推進により、21世紀型国土交通行政への転換を目指したマネジメント改革を実現するという理念を重視。国土交通省は、「マネジメント改革のトップランナー」を目指す。



評価結果に基づき、国民の視点で施策や仕事の進め方を見直し、改善する仕組みをビルトイン



国民参加による目標、戦略の策定・見直しが大きなサイクルでなされるシステムを確立する

第 部 平成 1 3 年度における政策評価の実施状況等

< 政策アセスメント（事前評価） >

予算要求、法令改正等の 4 5 の新規施策（下記）に関し、事前評価書、評価結果反映状況報告書を作成。

事前評価対象施策一覧

- 1) 中央合同庁舎第 7 号館の P F I 方式による整備
- 2) 土地の流動化・有効利用のための安定的な土地税制の構築
- 3) 貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化
- 4) 工場等制限制度の廃止
- 5) 民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充
- 6) 民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進
- 7) 連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充
- 8) 合流式下水道緊急改善事業の創設
- 9) 水道水源地域下水道緊急整備事業の創設
- 10) 既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入
- 11) 下水道との連携による地表面汚濁物質の新たな浄化対策の導入
- 12) 自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設
- 13) 流域貯留浸透事業の拡充
- 14) 高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善
- 15) 流下能力不足橋梁の改良方策の拡充
- 16) 既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化
- 17) 都市部の環状道路等の都市計画道路への低利子貸付制度の創設
- 18) 特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入
- 19) 建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化
- 20) 既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充
- 21) 建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化
- 22) 住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充
- 23) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設
- 24) 民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備
- 25) 建築物（非住宅）の省エネルギー化に向けた制度の充実強化
- 26) 新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度の創設
- 27) 空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充
- 28) 貨物鉄道事業の規制緩和に関する鉄道事業法の一部改正
- 29) 地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等
- 30) 低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設
- 31) 貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進
- 32) 自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築
- 33) 自動車の安全基準の強化
- 34) リコール制度の拡充
- 35) 不正改造車撲滅のための制度の構築
- 36) プレジャーボート利用環境の整備
- 37) 臨海部低未利用地の利用転換の促進
- 38) 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築
- 39) 公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充
- 40) ニアミス事故再発防止安全対策の実施
- 41) 環境負荷の小さい幹線物流体系の構築
- 42) アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備
- 43) 豪雨水害・土砂災害対策のための気象情報の充実
- 44) A I S を活用した次世代型航行支援システムの構築
- 45) 海上保安庁法の一部改正

< 政策チェックアップ（業績測定） >

2 7 の政策目標、1 1 3 の業績指標を設定。（別紙）
今年度の測定結果について、来年公表。

< 政策レビュー（プログラム評価） >

2 9 のテーマを設定、うち以下の 1 1 テーマについて今年度中に評価。

- ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -
- 都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -
- 都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -
- 空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -
- 国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代へ向けて -
- 総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -
- 低公害車の開発・普及 - 自動車税のグリーン化等による取り組み -
- 道路交通安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -
- 貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -
- 内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -
- 河川環境改善のための水利調整 - 取水による水無川の改善 -

< 公共事業評価 >

新規事業採択時評価 1 , 1 0 8 事業
再評価 7 8 9 事業
（ 「中止」 2 1 事業、「見直し継続」 3 事業）

< 研究開発課題評価 >

事前評価、中間評価、事後評価を実施

政策目標・業績指標一覧

(別紙)

分野	政策目標(アウトカム)	業績指標
暮らし	〔1〕居住水準の向上 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	(1) 誘導居住水準達成率 (2) 住宅に対する評価
	〔2〕バリアフリー社会の実現 すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	(3) バリアフリー住宅ストックの割合 (4) ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物 (5) バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合 (6) 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合 (7) 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 (8) バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合
	〔3〕子育てしやすい社会の実現 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	(9) 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 (10) 自然体験活動拠点数 (11) 歩いていける範囲の都市公園の整備率
	〔4〕余暇の充実 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じることで、心身ともにリフレッシュできること	(12) 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 (13) 国営公園の利用頻度 (14) 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数
	〔5〕住環境、都市生活の質の向上 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	(15) 都心部における住宅供給戸数 (16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 (17) 1人あたり都市公園等面積 (18) 下水道普及率 (19) 都市内の都市計画道路の整備率 (20) 都市空間形成河川整備率 (21) 良好な環境を備えた宅地整備率 (22) 電線類地中化延長
	〔6〕公共交通の利便性向上 公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること	(23) 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 (24) 東京圏における都市鉄道の混雑率 (25) 都市モノレール及び新交通システムの整備延長 (26) バスの利便性向上に取組む事業者数および全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合
	〔7〕都市内渋滞の緩和 都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること	(27) 主要渋滞ポイント解消数 (28) 朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度
	〔8〕アメニティ豊かな生活環境の形成 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	(29) 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長 (30) 合流式下水道改善率 (31) 都市における公園・緑地の確保量 (32) 都市内道路緑化率 (33) 港湾空間の緑化率
	〔9〕良質で安全な水の安定した利用の確保 きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	(34) 河川の流量不足解消指数 (35) 水道水源域における下水道処理人口普及率
	〔10〕地域交通確保 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	(36) 地方バス路線の維持率 (37) 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 (38) 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合
経済	〔11〕広域的モビリティの確保 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	(39) 高規格幹線道路の面積カバー率 (40) 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長 (41) 主要空港(1種空港及び地方拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数
	〔12〕国際競争力の強化 国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること	(42) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率 (43) 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 (44) 国際路線(北太平洋ルート)の年間航空交通容量 (45) 船舶航行のボトルネックの解消率 (46) 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数
	〔13〕物流の効率化 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	(47) 主要な空港・港湾への連絡率 (48) 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率

経済	〔14〕新たな市場の育成 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	(49) 不動産証券化市場規模 (50) 指定流通機構（レインズ）における不動産仲介物件等の登録データ量 (51) 中古住宅の流通量 (52) リフォームの市場規模
	〔15〕公正で競争的な市場環境の整備 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	(53) 「発注者支援データベース・システム」の導入状況 (54) 「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況 (55) トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 (56) 地籍が明確化された土地の面積
	〔16〕産業の生産性向上 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	(57) 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 (58) 指定整備工場数 (59) 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額
	〔17〕消費者利益の保護 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること	(60) 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 (61) 衝突安全性能の高い乗用車の市場普及指標
安全	〔18〕災害による被害の軽減 水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること	(62) 水害危険度指標 (63) 堤防整備率 (64) 洪水調整指数 (65) 床上浸水常襲地区内家屋数 (66) 流下能力不足橋梁数 (67) 下水道雨水対策整備率 (68) ハザードマップ認知率 (69) 台風中心位置予報の精度 (70) 土砂災害保全指標 (71) 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数 (72) 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積 (73) 緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率 (74) 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 (75) 災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合
	〔19〕交通安全の確保 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること	(76) 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 (77) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 (78) 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 (79) 定期航空における航空事故発生率 (80) 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数 (81) 遮断機のない踏切道数 (82) 地方中小鉄道における ATS 設置率 (83) 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 (84) 車両対車両衝突事故における死亡事故率 (85) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合
	〔20〕海上における治安の確保 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること	(86) 巡視船艇の高速化率 (87) 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数
	〔21〕船員災害の防止 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること	(88) 船員災害発生率
環境	〔22〕地球環境の保全 地球環境保全への取組みがなされること	(89) ディーゼル自動車の平均燃費 (90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 (91) 住宅、建築物の省エネルギー化率 (92) 大型油回収船による2日到達圏カバー率
	〔23〕大気、騒音等に係る生活環境の改善 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること	(93) 最新排出ガス規制適合車の割合 (94) 夜間騒音要請限度達成率 (95) 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 (96) ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合
	〔24〕良好な自然環境の保全、形成 豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること	(97) 新たな砂浜の創出面積 (98) 藻場・干潟の回復面積 (99) 河川における人工的な水際率 (100) 下水道の高度処理人口普及率 (101) 河川水質 (102) 湿地の再生面積
	〔25〕循環型社会の形成 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること	(103) 直轄工事におけるリサイクル率 (104) リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 (105) 港湾における廃棄物の取扱い比率 (106) 下水汚泥のリサイクル率
果実の正策	〔26〕IT革命の推進 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること	(107) 港湾EDIシステムの普及率 (108) 電子入札の実施割合 (109) 申請・届出等手続のオンライン化率 (110) ETC利用可能料金所整備率 (111) 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長
	〔27〕国際交流の推進 国際交流の推進等により、わが国の国際相互理解の増進等が図られること	(112) 訪日外国人旅行者数 (113) 国際コンベンション開催件数

はじめに

国土交通省として初めての「政策評価年次報告書」を作成しました。これは、「国土交通省政策評価基本計画」に基づき、平成 13 年度の国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等への反映状況等をわかりやすくお示しすることを目的として取りまとめたものです。

政策評価は、中央省庁等改革の重要な柱として位置づけられてきました。平成 14 年度からは法律（行政機関が行う政策の評価に関する法律）も施行されています。しかし、国土交通省は、そうした政府全体の動向に先駆けて、政策評価を含めたマネジメント改革に取り組んでまいりました。具体的には、国土交通省に統合される前の旧 4 省庁の時代より、政策評価に関し、欧米先進諸国の動向も含めた調査研究を行なってまいりました。公共事業の評価についても、政策評価について政府全体での取り組みが開始される以前より実施してまいりました。

国土交通省が平成 13 年 1 月に誕生するに当たり、国土交通省は、統合のメリットを活かし、国民が求める成果を効率的、スピーディーに実現するために、組織の壁を乗り越えて施策の融合・連携を推進することを、改革の第一の柱に据えました。政策評価は、それを実現するもっとも重要なツールの 1 つだと認識しています。

去る 2 月に公表された「改革への挑戦」と題する「国土交通白書」には、次のような記述があります。

従来型の行政手法を抜本的に改革し、新たな発想に立った 21 世紀型の国土交通行政の体系へと再構築していく必要がある。

そのためには、国土交通行政に携わる職員一人ひとりが、国土交通行政の究極の目的は国民の幸せの実現であることを常に意識し、自らの変革に積極的に取り組むこと、そして、ストックの有効活用などハード面での対応と新たな仕組みの構築などソフト面での対応を積み重ねていくなど新たな発想に立って創意工夫を凝らすことが大切である。

改革は未だ途上であり、新たな潮流を的確に分析・把握するとともに、広く国民の意見を取り入れながら 21 世紀にふさわしい新たな仕組みの一層の整備・充実を図り、国土交通省に課せられた使命をしっかりと果たすことができるよう、英知を結集していかなければならない。

政策評価は、こうした改革をいかに（How）進めるかという重要なツールの 1 つですが、何を目指して（For What）それに取り組むかという改革の基本的理念から離れてはなりません。また、一部の評価担当者だけの事務作業とするのではなく、全省あげて取り組むマネジメント改革の一環として位置づけることも重要です。

政策評価は、外部の第三者が実施する外部評価と、政策を所掌する者が自ら実施する内部評価とに分けられます。国土交通省が実施する評価は言うまでもなく後者です。一般的に前者には監視機能が期待されるのに対し、後者は、国民への情報提供、対話の促進という機能のほか、当該組織の内発的改革を進めるという機能が期待されます。我々は、そうした機能を十全に発揮していきたいと思えます。

施策の改善・見直しは、外部から言われるのではなく、自らこれを行なうことが大切です。改革の原点は、職員一人ひとりの努力です。このため、国土交通省では、全省あげて政策評価に取り組んでいます。その意味で、本報告書は、すべての職員による取り組みの紹介であると言ってよ

いと思います。

改革の基本は、常に前向きに取組み、そしてその内容を持続的に進化させていくことにあります。

本報告書の第 部では、新たに誕生した国土交通省が、どのように政策評価に取組み、どのようにそれを真の改革に活かそうとしているかを取りまとめたものです。特に、第 部の最終章（第 6 章）では、私たちが目指すべき真のマネジメント改革に向けて、今後の取組みの方向性を示しています。国土交通省の政策評価に関し第三者のお立場からご指導いただいている「政策評価会」におけるご意見等も踏まえました。

また、第 部では、平成 13 年度に取り組んだ政策評価について、個票等を具体的に紹介しています。なお、今後作成する評価書、政策への反映状況報告書等は、行政機関が行う政策の評価に関する法律の規定に基づくものとする必要があり、来年以降の本報告書での取りまとめ方法も含め、今後検討を加えていくことになります。

行政の仕事は成果で評価されます。政策評価自体もその例外ではありません。そのためには評価結果を逐次ホームページ上で公表するだけでなく、本報告書によって年 1 回、評価の実施状況等を取りまとめ、かつ評価の理念、目標や今後の取組み方針等も明確にしつつ情報公開することは重要であると考えています。政策評価とそれを含めたマネジメント改革は、欧米先進諸国の例をみても、成果をあげるまでに一定の時間をかけているのが実情です。国土交通省の政策評価に関し、多くの国民の皆様からご意見をいただくことで、一層の充実を図っていくことが重要であると考えています。

第 部 総説～行政のマネジメント改革を目指して～

第 1 章 政策評価の考え方

1 政策評価導入の背景

政策評価は、平成 9 年 12 月の行政改革会議最終報告において、中央省庁改革の重要な柱の一つとして位置付けられ、その導入に向けた検討が旧総務庁を中心とした政府全体により進められてきた。一方、北海道開発庁、国土庁、運輸省及び建設省の旧 4 省庁では、このような政府全体の動きと並行して、国土交通省における新たな政策評価体系導入のための検討を進めてきた。

新たな政策評価体系の導入にあたっては、その目的をまず明確にする必要があった。「何のために政策評価を行うのか」という目的意識を明確にしないまま、政策評価をいわば事務手続きの一つと捉えて全省的に導入してしまうことは、政策評価を行ったという体裁を整えることだけを重んじる、いわば「評価のための評価」に陥ることになりかねない。政策評価の全省的な導入に伴う事務コストは決して小さくない。形式的な運用を避け、コストに見合うだけの成果を得るためには、政策評価の意義、目的を明確化した上で、それらを職員全員が共有しながら、徐々に制度化を進めていく必要があった。

そこで、旧 4 省庁では、国土交通省における政策評価制度の立案にあたり、具体的な評価の方式や手法についての検討を行う前に、政策評価の理念についての議論を先行させた。折しも、省庁統合を控えた旧 4 省庁では、改革の必要性に対する問題意識はとりわけ大きく、改革のためのツールとして政策評価を積極的に活用しようとする意気込みは、他省庁と比べても強いものがあった。

問題意識の背景の一つは、いうまでもなく省庁統合である。国土交通省は、計画行政、産業行政、公共事業、規制、税制、金融などさまざまな政策手法を旧 4 省庁から受け継ぎ、国民生活に密接に関係する幅広い行政分野を担当する、総合政策官庁として生まれ変わるポテンシャルを持っていた。その一方で、異なる 4 つの組織間の融合がうまく進むのかといった懸念や、公共事業の大半を所管する「巨大官庁」が生まれることへの批判も寄せられていた。このような懸念に応えるとともに、さまざまな政策手法を連携させ、統合のメリットを活かした総合的な政策展開を図るため、国土交通行政のビジョンを策定する作業が 4 省庁によって進められた。

一方、省庁統合の動きとは別に、公共事業批判等に応えるため、現場や部局レベルでの改革の取組も進められてきた。真に国民のための社会資本整備を進めるためには、公共事業に対する個々の批判に応えることを超えた、より抜本的な対応が必要であるとの認識に立ち、計画段階からの住民との対話、幅広い層の参加による地方ビジョンづくりなど、国民との対話を基調とするさまざまな取組が地方支分部局や公共事業所管部局を中心として進められてきた。

2 政策評価の基本的な理念

国土交通省における新たな政策評価のあり方の検討は、このような問題意識を背景として進められた。欧米先進諸国における取組みを詳細に研究するとともに、国内地方公共団体における先行的な取組も調査した。国内の取組は、既存の事務事業から出発し、それをどのように見直すことが改善につながるかという発想のものが多く、一方、欧米の事例は、むしろ組織の使命や顧客の観点から成果を重視する方向へ仕事の進め方を転換するという基本的な理念に基づいている。国土交通省が新しい組織として改革の実をあげていくという上記の問題意識を踏まえ、旧 4

省庁における検討の結果、新たな政策評価体系を全省的に導入することによって、以下のような4つの目的達成を目指すべきとの結論に達し、平成12年7月、「国土交通省の政策評価のあり方（案）」として、パブリックコメントに付された。これらの目的はその後、後述の「国土交通省政策評価実施要領」「国土交通省政策評価基本計画」に取り入れられている。なお、以下の4つの目標は、旧4省庁における検討にあたって設置した「国土交通省における政策評価のあり方に関する懇談会」（座長：金本東京大学教授）における議論の内容も踏まえて整理したものである。

国民本位の行政を実現すること

政策の善し悪しを最終的に判断するのは国民である。政策評価は、行政が自ら評価してその結果を一方的に国民に示すのではなく、施策の意図と自己診断結果を国民に分かりやすく説明することによって、国民が政策を判断する際の手助けとなるべきものである。また、政策評価を介して国民との双方向の対話を促進することによって、行政サービスの顧客としての国民の声をより的確に行政に反映させることが可能になる。政策評価は、社会資本整備のみならず、国土交通省のすべての政策分野で顧客たる国民との対話を進め、その満足度を高めていくためのコミュニケーションツールとして位置付けられるべきものである。

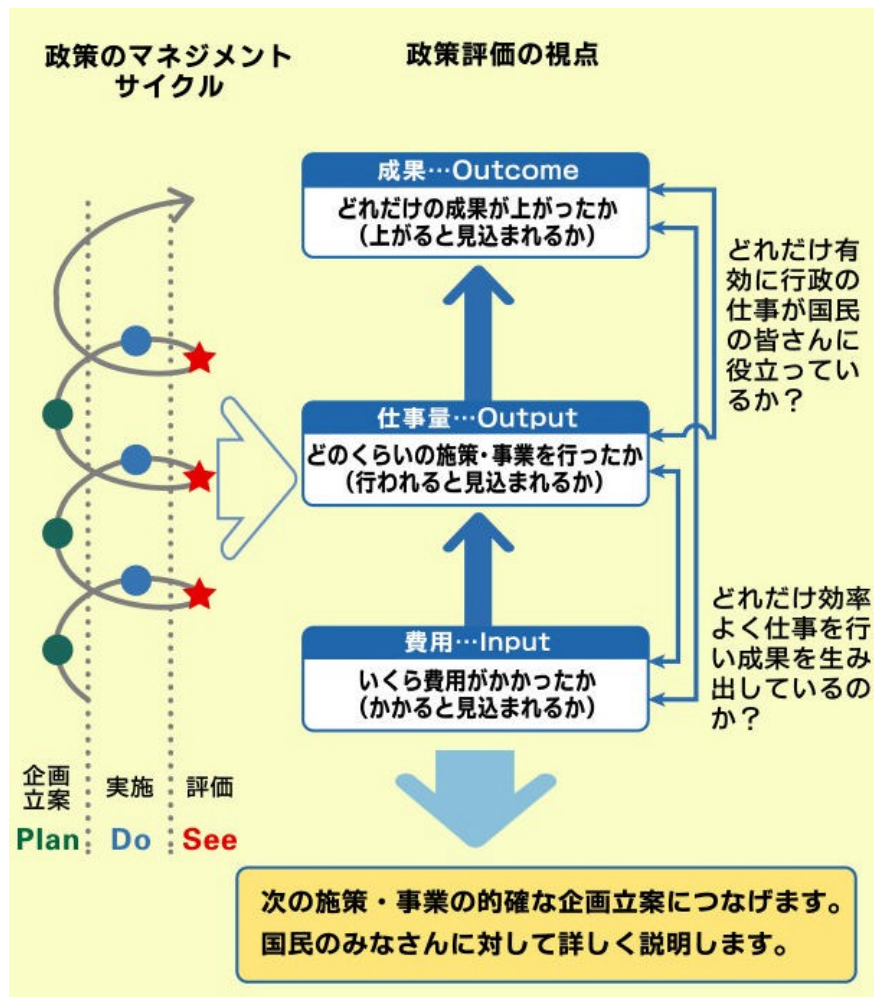
省全体の目標や戦略と連動させること

物事を「評価する」という行為は、すべからく価値判断を伴うものであり、客観的な評価を行うには一定の価値尺度が前提となる。行政機関が実現すべき価値を示したものが、政策目標である。こうした目標を網羅したものが総合計画等とよばれるものだが、近年のように政策課題が複雑化し、かつ対応できる資源の限界が顕著になると、むしろ、それらの目標を体系づけ、異なる目標間の関係や優先順位を示すことが必要となる。それが、組織の戦略といわれるものである。政策評価は、戦略が組織全体で正しく共有され、かつその戦略が有効に機能しているかどうかをチェックするための有効なツールとなる。国土交通省では、旧4省庁から受け継いださまざまな政策手法を活用し、部局間の連携や新たな施策展開を効果的、効率的に進めるためにも、省全体を通じた戦略的な施策展開が必要であり、そのためには目標や戦略と連動させた政策評価体系を構築する必要がある。

成果主義への転換を進めること

業務の内容や進め方まで事前に細かく指示・管理する「手続主義」に陥るあまり、肝心の成果があがっていないのではないかとということが、行政批判の根底にある。これからは、達成すべき目標を明確に示したうえで、そのための仕事の進め方は、画一的管理よりもむしろ現場の裁量に委ねることによって現場の創意工夫を促進し、目標達成につなげる「成果主義」へと、行政の進め方を転換していく必要がある。政策評価は、このような成果主義への転換の流れの中で、成果を測定・分析し、目標を達成する上で必要な施策の改善へとつなげていくための重要な機能を果たすものである。政策評価を積極的に取り入れることにより、政策の企画立案 実施 評価 政策の改善という「政策のマネジメントサイクル」（図1-1）を確立することができる。

(図1-1) 政策のマネジメントサイクル



職員の意識改革につなげること

目標指向の政策立案を進め、また自らの目指すべき目標とその成果について国民と対話することは、職員一人ひとりにとっても、自らの職務の意義を再認識させ、成果の達成に向けた自発的な努力を促すきっかけとなるものである。また、このような取組を通じて、ひいては行政に携わる者としての自覚の形成や、職務に対する満足度の向上にもつながる。政策評価は、このような自発的な業務改善のための前向きな取組として、積極的に推進していくべきものである。

以上説明したような基本理念は、使命・戦略や顧客を重視、成果主義による現場の自律的取組を促進するという、欧米の行政改革におけるもっとも根幹的な理念と機を一にするものである。こうした考え方は、公共部門において企業経営的な手法を導入しつつ、より効率的で質の高い行政サービスの提供を目指すもので、「ニュー・パブリック・マネジメント (NPM)」とよばれている(コラム1)。国土交通省の新たな政策評価体系は、NPM の理念に基づいて立案されたものである。

コラム1：手続き重視から成果重視へ

欧米諸国における行財政改革は、「ニュー・パブリック・マネジメント（NPM）」という考え方を基本理念として進められました。これは、**成果重視**、**組織のミッション（使命）重視**、**現場への権限委譲**などに要約できる考え方で、政策評価もそこから派生した改革手法の一つと位置づけることができます。

この「成果重視」は、政策評価においても最も重要な理念の一つとなっています。（「成果重視」と反対の概念が「**手続重視**」。）

行政が良い仕事をしているかどうかを、「**手続きどおりにきちんとやったか**」「**作業効率は良かったか**」で評価するのではなく、**組織のミッション（使命）**や政策の目的に照らした**成果**がもたらされているかどうかで評価しようというものです。つまり、**インプット**（**予算をどれだけ使ったか**：例えば、**道路改修工事に〇〇億円の予算を執行した** など）、**アウトプット**（**事業をどれだけしたか**：例えば、**道路の整備延長、パトロール巡回件数** など）よりむしろ、**アウトカム**（**成果**：例えば、**渋滞がどの程度緩和されたか、犯罪がどの程度減少したか** など）を重視するものです。

第2章 政策評価の進め方

国土交通省では、以上のような基本理念に基づいて政策評価体系を組み立てた。ここでは、個々の評価方式の解説に入るまえに、それらが全体として何を目指し、どのように関係づけられるものであるかを説明する。

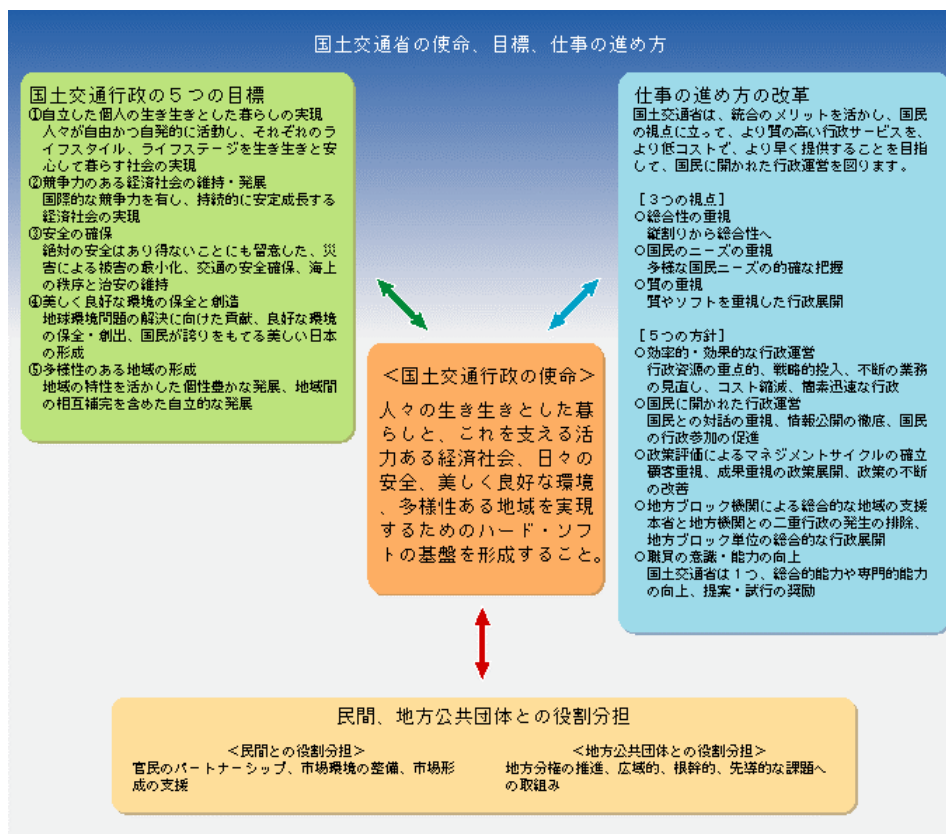
1 目標によるマネジメント

上記のような理念から、省や各部局の政策目標を明確にすることがまず必要である。全体の目標なしに各課が施策の見直しを行うだけでは、今ある施策の体系が前提となってしまうがちであり、社会の変化等に対応した機動的・戦略的な施策展開を講じることが難しい。組織全体の目標設定をまず行い、その目標達成のために何をすればよいかをそれぞれの部署が自律的に考えることによって、組織全体が同じ目標に向かった、一体となった業務運営が可能となる。こうした「目標によるマネジメント」(MBO: Management by Objectives)の考え方を行政運営の基本にすることが、上記理念から導かれる政策評価導入の大きな目的となる。これによって、部局を超えた施策の連携や新たな施策展開も促進される。

その際、今ある施策を前提として、それを束ねることによって目標を帰納的に定義するのではなく、国民にとって何がどう改善されるかというアウトカムを出発点として、そこから目標を演繹的に抽出することが重要になる(コラム2)。

先に述べた国土交通行政のビジョンの検討を踏まえ、国土交通省発足直後に取りまとめられた「国土交通省の使命、目標、仕事の進め方」(図2-1)は、省の使命(ミッション)や目標を示すものである。

(図2-1) 国土交通省の使命、目標、仕事の進め方



コラム2：アウトカム目標について

行政の目標にはさまざまなものがありますが、いずれも組織の使命（ミッション）を達成することが基本となります。通常はミッションでは漠然としすぎるので、政策分野ごとに、政策が目指す望ましい社会的状況や状態を記述します。これがアウトカム目標と呼ばれるものです。目標自体は定性的なもので構いませんが、目標によるマネジメントの考え方に立って、各政策企画立案部局が、目標達成に効果的な施策等を企画立案できる程度に内容が明確である必要があります。例えば、「地域活性化」という抽象的な言葉だけでは、十分明確な目標とは言えません。

以下は、成果重視の行政運営を積極的に推進していることで知られる米国アイオワ州政府が、職員向けに作成した「アウトカム目標“発見”フローチャート」です。

(施策名)の目的は、(施策の対象者)に対して(施策の内容)というサービスを提供し、彼らが(施策の目標とする状態)ことである。

(例)「就業促進施策」の目的は、福祉給付金対象者に対して、職業訓練の機会と職業斡旋というサービスを提供し、彼らが公的助成の対象から離れて経済的に自立することを支援することである。

(参考文献) State of Iowa (1998) Budgeting for Results Handbook.

また、欧米では、目標設定にあたって、以下の「SMART 原則」を満たすことが望ましいとされています。

Specific (具体的)

Measurable (測定可能)

Ambitious (意欲的)

Realistic/Relevant (現実的・上位目標との関連性)

Timed (時宜を得た)

2 業績測定

目標によるマネジメントでは、現場の裁量を認めるが、それだけでは組織全体のマネジメントがうまく進んでいるかどうかを確認することができない。そのため、戦略に沿った目標の達成度合いを測定することが必要になる。これによってはじめて、組織が目標実現に向けてうまく機能し、きちんと業績を上げているかどうかを、全体として俯瞰することができる。これを行うしくみが業績測定 (Performance Measurement) である (コラム3)。業績測定は、目標によるマネジメントのための基本的なツールとして、民間企業や欧米の行政機関でひろく採用されているものである (コラム4)。

政策目標は、定性的な記述であるため、その達成度合いを把握するためには、それぞれの政策目標を代表する定量的な指標を設定し、その指標の変化を測定するという工夫が必要になる。このために設定する指標を業績指標という。このように、業績測定は、測定の難しい目標の達成度を、関連する指標を設定・測定することによって簡便かつ客観的に把握しようとするものである。したがって、業績測定を実施する際には、指標の選定が極めて重要になってくる (コラム5)。

業績測定は、具体的には、それぞれの指標に設定された目標値と、定期的に測定する実績値と対比することにより行うが、目標の達成度合いの「善し悪し」を判定することが目的ではない。

業績測定はむしろ、それを契機として、目標の達成手段としての関連施策の有効性を比較検討したり、目標が十分達成されていない場合に、その原因を外部要因の影響も含めて明らかにすることによって、成果についての行政の説明責任を果たすためのものである。また、成果重視の観点から、目標達成に向けた現場の努力をかき立てる動機付け（パフォーマンス・ドライバー）となるべきものである。

コラム 3：政策評価の歴史と業績測定

政策評価は米国において、主に医療、教育、国際開発などの分野で発達してきました。その初期の試みは、社会実験などの分析手法を活用して、実施したプログラムの効果を客観的に把握しようとするものでした。このような取組を通じて評価のための方法論が確立され、やがてその他の政策分野にも応用されていきました。これが**プログラム評価**の発達につながります。

ところで、政策評価発展の歴史を見ると、定量的な分析手法を用いて、できるだけ厳密な評価を行えば、唯一絶対の「正しい解」に至ることができるとする考え方が主流でした。しかし、現実の複雑な政策課題に対しては、定量的な分析手法は万能ではなく、定量的分析をあてはめることのできる事象はどうしても限られてしまいます。これに対して近年では、ことさらに定量的な分析手法を適用することにこだわるよりも、評価が全体として意思決定者や利害関係者の判断に役立つ情報を提供するものとなっているかという視点が重要視されるようになってきました。

業績測定は、意思決定者にとって有益な情報をタイムリーに提供することを目的とするものであり、このような流れに沿うものといえます。また、ベンチマーキングなどの企業経営の手法からも大きな影響を受けています。

業績測定は、米国の地方自治体などで 1960 年代から用いられてきたとされていますが、最近の急速な普及を先導してきたのは、米国ワシントン DC の政策シンクタンクであるアーバン・インスティテュートのホーリィ（Joseph S. Wholey）とハトリー（Harry P. Hatry）というふたりの研究者でした。ホーリィは、連邦各省に勤務した経験から、実験計画法などを用いた大規模な評価プロジェクトの結果が、政策立案者や現場の実施者が必要とするタイミングで提供されていないことに懸念を感じ、そのようなフォーマルな評価手法から離れて、業績測定のしくみを洗練させてきました。一方、ハトリーは、行政活動を効率化しようとする自治体職員を取組を支援するため、行政マネジメントのツールとして業績測定の導入に取り組んできました。この両者が主導する形で、1980 年代に研究と実際への適用が進められました。

業績測定が一躍脚光を浴び、政策評価の代表的方式として認められるに至ったのは、1992 年に出版されたオズボーンとゲーブラーの著書“Reinventing Government”によるところが大きいといえます。同書の影響を受けて、1994 年に導入された米連邦 GPRA 法では、連邦政府の全機関に業績測定の実施が義務づけられることになりました（コラム 4 参照）。

（参考文献）佐々木亮・西川シーク美実(2001)「パフォーマンス・メジャーメント～その光と影～」日本評価研究 1(2).

William R. Shadish, Thomas D. Cook and Laura C. Leviton (1991) *Foundations of Program Evaluation: Theories and Practice*, Sage Publication.

コラム4：業績測定の実例～米国 GPRA

米国連邦政府では、「政府業績評価法」(GPRA: Government Performance & Results Act of 1993)に基づき、各省庁ごとに目標を設定して、定期的に達成度合いを測定する業績達成度評価が実施されています。

各省庁は、向こう3年間以上の省全体の戦略を定めた「戦略計画」(Strategic Plan)を作成し、各省庁が取り組むべき使命(Mission)を明示するとともに、達成すべき戦略目的(Strategic Goals)を策定します。さらに、この戦略計画を基に、年度毎の「実施計画」(Performance Plan)を作成して、その中で戦略目標の達成に向けた業績目標(Performance Goals)と業績指標(Performance Measures)とを設定します。各年度が終了すると、業績指標を用いて実績が測定され、年度内の業績目標を達成したか、戦略目的の達成に向けての推移が良い傾向にあるかなどが評価され、仕事の改善に活用されています。また、測定した結果はすべて、インターネットなどを通じて国民に公表されています。

例えば連邦交通省(DOT)では、「重要な国益を高め、かつ国民の生活の質を高めるような、安全な交通システムを確立する」という使命の下に、安全性、移動しやすさ、経済成長、人間と自然環境、安全保障という5つの戦略目標を掲げています。また、戦略目標2の「移動しやすさ」に該当する業績目標の1つ「交通へのアクセス性」では、「障害者に配慮されているバス車両の割合」や「障害者に配慮されている主要な鉄道駅の割合」を業績指標として設定するなど、省全体で61の業績目標、92の業績指標が設定されています。

(参考) DOT Strategic Plan <http://stratplan.dot.gov/>
DOT Performance Plan/Report <http://www.dot.gov/performance/>

コラム5：望ましい業績指標の定め方

業績指標とは、業績測定をする上で、政策目標ごとに、業績の達成度を継続的に測定できる指標です。「道路の整備延長」などはアウトカム指標、「都市部のラッシュ時における平均走行速度」などはアウトカム指標と呼ばれます。欧米では、以下のような基準を満たすものが望ましい指標とされています。

米国開発庁(USAID)のチェックリスト

- Direct (直接的: アウトカムがダイレクトに反映されているか)
- Agreed (合意: 受益者、関係者が合意した指標か)
- Practical (実践的: 容易、低コストでデータが収集できるか)
- Reliable (安定的: 継続してデータが入手可能か)
- Objective (客観的: 測定者の裁量が入る余地がないか)
- Useful (実用性: 施策改善や意志決定する際に有用か)

米国行政学会(ASPA)による業績指標の選定基準

- 成果指向 (アウトカムに焦点をおく)
- 妥当性 (論理的にアウトカムから導き出せる)
- 変動の反映度 (業績の推移をうまく反映できる)
- 信頼性 (期間を通じて、同じ基準で情報を収集できる)
- 比較可能性 (異なる時点の業績を比較できる)
- 明確性 (一般国民が理解できる)

(参考文献) 龍慶昭・佐々木亮 (2000) 「政策評価の理論と技法」多賀出版
米国行政学会(原著) (2001) 「行政評価の世界標準モデル」東京法令出版

3 事前評価

業績測定は、目標によるマネジメントの観点から、導入されている施策全般が目標にそってうまく進んでいるかどうかをチェックするものであるが、これに対して、個別の施策を新規に導入する際にその必要性等を目標に照らしてチェックするのが事前評価である。事前評価は、政策分析 (Policy Analysis)、政策アセスメント (Policy Assessment) などと呼ばれることもある (コラム 6)。

新たに施策を導入しようとする以上、その必要性、効率性、有効性等を厳しく分析することは本来必要なことである。それを事前評価という明示的なプロセスとして行うことの意義は二つある。一つは、そのような分析の結果をオープンにすることで、政策の企画立案過程を透明にすることである。特に、目標によるマネジメントの観点からは、導入しようとする施策が省の目標や戦略にどう関連するものであるかを必ず明らかにすることが重要である。また、もう一つの意義は、施策の導入時にその意図や期待される効果を明らかにしておくことによって、事後に効果の検証を行う際の基礎情報とすることにある。これによって、事後に施策の効果を検証する段になって、その施策の当初の目的を「推測」するというような客観性に欠ける検証を防ぐことができる。

コラム 6 : 事前評価の事例 ~ 英国規制改革

英国では、コスト負担増などの大きな影響を企業や慈善団体に与えるような、重要な法・規制案が議会に提出される際には、その担当省庁が事前に、「規制インパクト評価」(Regulatory Impact Assessment)を実施することになっています。ブレア政権の規制緩和政策の一環として実施されてきましたが、2001年規制改革法 (Regulatory Reform Act of 2001) が成立して法制化されました。年間、約 200 本の評価が行われています。

規制インパクト評価は、その改革案が、省の目的などに照らしてなぜ必要なのか十分に説明した上で、企業などにどのような影響を及ぼすかを、可能な限り数値によって分析します。影響はプラスの影響 (便益) とマイナスの影響 (費用) とに分けて分析され、最後に、便益 - 費用によって、純便益が導き出されます。規制案だけではなく、その代替案の費用と便益も計算されます。費用の中では、規制を守るための費用 (Compliance Cost) が重要視されています。例えば、担当部門を置いたり、書類の様式を変更したり、社内研修を行ったりする必要がある場合には、その費用がかかります。どんなに望ましい規制案であってもこの費用が膨大になると、企業などにかえて大きな負担となるため、事前に十分チェックされるのです。

規制インパクト評価の重要な点は、このような分析結果を用いて、利害関係者との協議 (Consultation) が行われ、規制改革に向けた「合意形成」が図られることです。場合によっては、100 以上の機関へのヒアリングが行われることもあります。評価結果をまとめたレポートには、誰とどのような協議を行ってどのような見解が得られ、それを踏まえてどのように規制案を修正したのかも、記述する必要があります。

交通・地方自治・地域省 (DTLR) では、航空、建設、住宅、地域交通、鉄道、道路、海運などの様々な分野で、法規・規制の改革案に対して、この規制インパクト評価が実施され、その評価レポートはインターネット上でも公開されています。

(参考) 交通・地方自治・地域省 (DTLR) 規制インパクト評価ホームページ
<http://www.dtlr.gov.uk/pubs/ria/>

4 プログラム評価

業績測定は、目標の達成度合いを定期的にチェックして必要な場合に「警報」を鳴らす役割をもつ、喩えれば「人間ドック」のようなものといえる。これに対し、「精密検査」に相当するのが、プログラム評価（Program Evaluation）である。プログラム評価は、対象施策の効果の検証や改善方策の検討のために深く掘り下げた分析を行うもので、もともと GAO（米国連邦会計検査院）が連邦政府の施策（プログラム）に関して実施し、評価手法を開発してきたものである。また、欧米諸国では、GAO 以外でもひろく活用されている（コラム 7）。プログラム評価に係る手法は、何を解明しようとするかという評価の着目点によって、いくつかの種類に分けることができる（コラム 8）。

なお、ここでいうプログラムとは、ある政策目標を達成するための手段としての行政活動等の集合である。既存の施策、事業を個別に対象にすることよりも、共通の政策目標を持つ施策等を一括してプログラムとしてとらえ、評価対象とすることが望ましい。

プログラム評価は、時間やコストをかけて掘り下げた分析を行うものであり、あらゆるテーマについて毎年できるものではない。したがって、あらかじめテーマを決めて重点的、計画的に実施することが必要である。また、業績測定の結果と連動させ、目標を十分に達成できていない業績指標に係るテーマについてプログラム評価を実施することも考えられる。

コラム 7：プログラム評価の事例～カナダ

カナダ連邦政府では、財務委員会事務局（TBS）が 2000 年 3 月に発表した「カナダ国民に成果を」（Results for Canadians）において、連邦政府はカナダ国民のために存在するというマネジメントの基本的枠組みを打ち出し、市民指向、公共サービスの価値重視、成果重視の経営、責任ある公金支出、という 4 つの政策運営方針を示しました。さらに、2001 年 8 月には「成果志向の経営と責任の枠組み」（RMAF: Results-based Management and Accountability Frameworks）という、政策運営に実際に携わる現場マネージャーに対するガイドラインを作成しました。プログラム評価は其中でも、政策を深く掘り下げて分析し、どの仕事が成果の達成・向上に寄与しているのかを評価する方法として位置づけられており、RMAF 成功の鍵を握る重要なものとされています。

RMAF では、政策の実施・途中段階と事後段階の 2 段階でプログラム評価を実施することとしており、Relevance=政策は優先度を反映しているか、必要性・ニーズを満たすものか、Success=政策が意図した成果を実現しているか、反対に意図しない影響を与えていないか、そして最終的に実現すべき成果の達成に近づいているか、Cost-Effectiveness=成果の達成に向けて、代替案と比較して最も適切な手段を選択しているか、の 3 つの視点で評価が行われます。

例えば連邦交通省（Transport Canada）では、上記の方針のもと、5 年間で主要分野のプログラム評価を実施できるように計画を立てており、例えば「地方空港整備に関する補助プログラム」や「船員訓練・認証制度関連プログラム」など、年間平均 5～6 本のテーマを選定して評価を実施しています。

（参考）財務委員会事務局（TBS）評価ホームページ <http://www.tbs-sct.gc.ca/eval/>

コラム8：プログラム評価について

米国 GAO によるプログラム評価の定義は、以下のとおりです。

プログラム評価とは、あるプログラムがよく機能しているかどうかを評価するための体系的な分析である。典型的には、プログラム目標がどのようにして達成されたか（あるいはされなかったか）、あるいは全体としてのプログラムの業績がどうであったかを詳しく分析する。業績測定結果を活用して、プログラムの効果や改善方を検討することが基本となる。

ここでいうプログラムとは、「特定された目的や目標を持った行政活動、事業、機能、政策等の集合体」と説明されています。そして、GAO 等は、プログラム評価の典型的な手法として、以下の4手法をあげます。

プロセス評価

プログラムがどの程度当初の意図どおり実施されているかを評価する。典型的には、当初のプログラムで計画された質と量、あるいは客観的（第三者からみた）水準又は顧客の期待（成果）と実績とを比較する。（業績測定を実施する場合は、その結果をもってこれに代えることができる。）

アウトカム評価（セオリー評価）

インプット アウトプット アウトカムの因果連鎖を説明する。可能であれば、各インプットについてアウトカムとの相関性分析を行うこともある。事前評価時のセオリーを検証することもある。

インパクト評価

with/without 分析によりプログラムのネットの効果を導き出す。可能であれば、プログラムを構成する各施策等ごとに寄与度を分析することもある。

費用対効果分析

ネットの効果とともに費用（コスト）を分析する。

要するに、プログラムの目的・目標に照らして、それが適切に達成されているか、どのように達成されたのか、どの程度達成されたか、費用と比較してどうか、といった観点からプログラムの効果を評価するというものです。

（参考文献）U.S. GAO (1998) "Performance Measurement and Evaluation: Definitions and Relationships," GAO/GGD-98-26

第3章 公共事業評価の取組

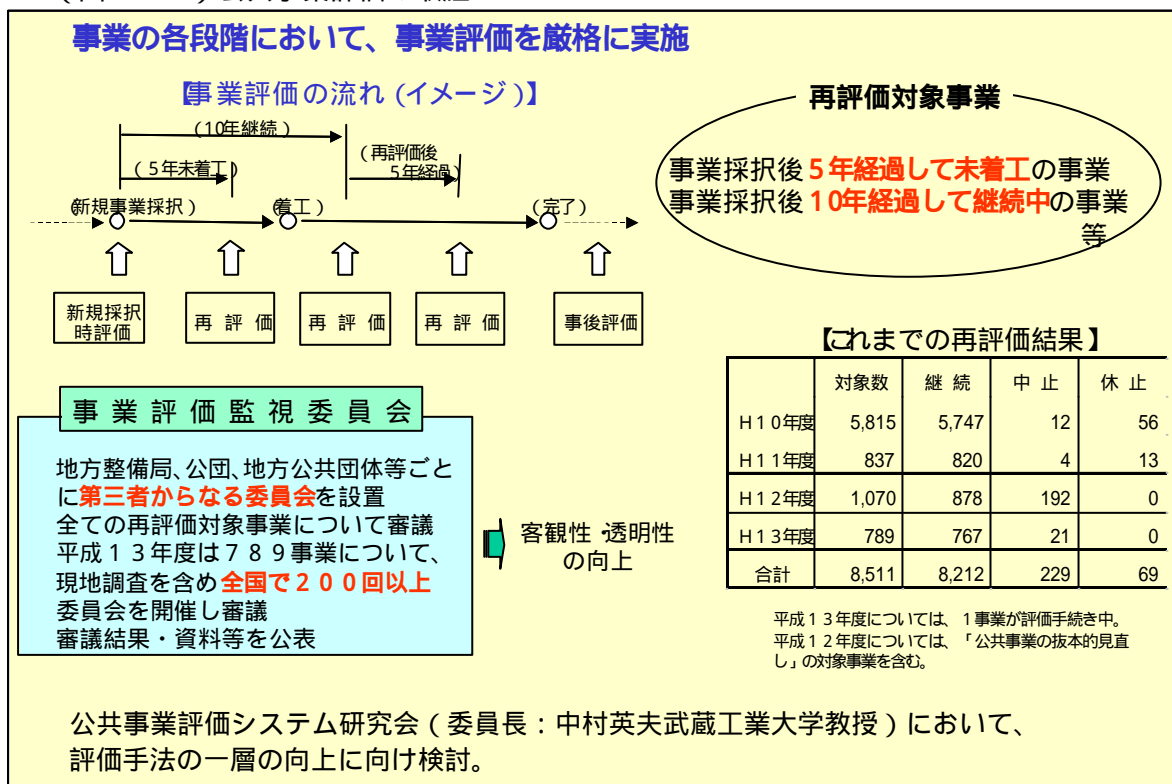
個別公共事業の評価については、政策評価に関する政府の取組みの中で、もっとも先行していたものである。公共事業を実施する上で、費用対効果を念頭におくことは、ある意味では当然のことであるが、それを評価という形で先行的に取組み、公共事業の効率的な執行と透明性の確保という課題に应运ってきたものである。具体的には、平成9年12月、「物流効率化による経済構造改革特別枠に関する関係閣僚会合」において、次のような総理大臣発言がなされた。

- ・ 事業実施段階において、事業採択後一定期間経過後で未着工の事業や長期にわたる事業等を対象に再評価を行い、その結果に基づき必要な見直しを行うほか、継続が適当と認められない場合は休止又は中止とする新たな「再評価システム」を公共事業全体に導入する。
- ・ 事業採択段階における費用効果分析の活用については、基本的に全事業においてこれを実施する。

これを受けて、旧建設省、運輸省等において、平成10年度から、「新規事業採択時評価」を原則としてすべての事業について実施、また、事業採択後5年経過して未着工の事業、事業採択後10年経過して継続中の事業等を対象とする「再評価」を実施している。このほか、事業完了後の「事後評価」についても、試行的に実施している。(図3-1)

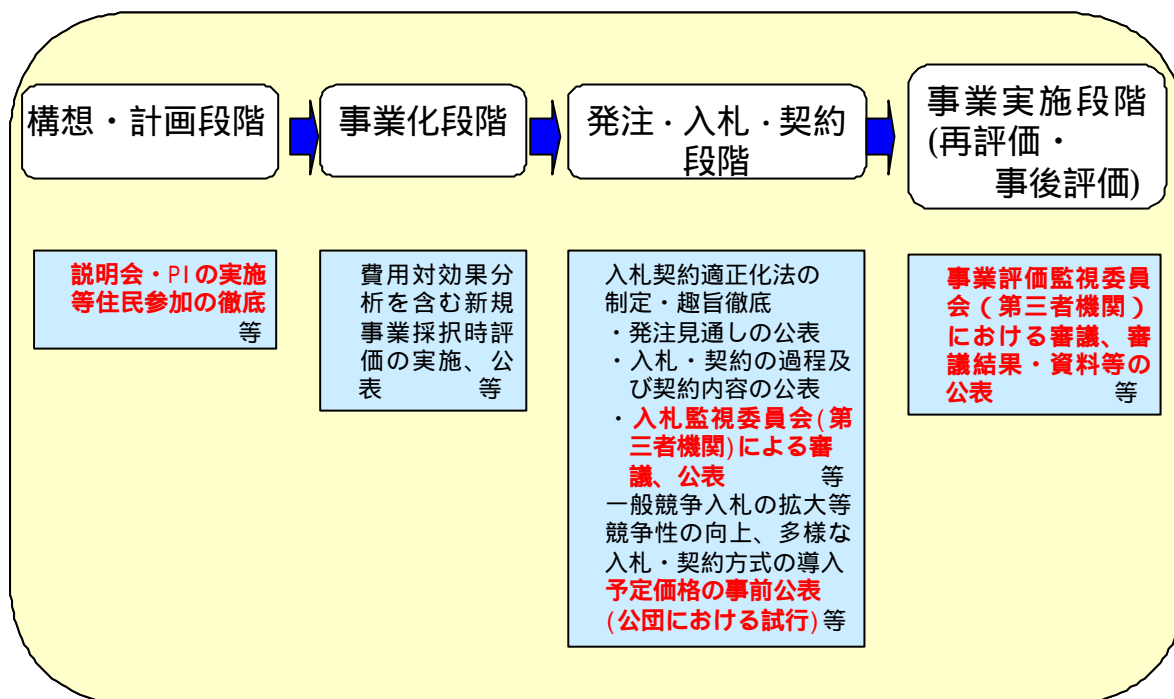
国土交通省は、後述する行政評価法の施行に先立ち、統合前から、公共事業評価の厳格な実施を通じ、評価手法の開発、確立に向けた実践的な取組みを行ってきたものである。

(図3-1) 公共事業評価の取組



なお、公共事業評価の取組みは、公共事業の効率化、透明化に向けた取組みの一環として位置づけられる。評価以外にも、構想・計画段階におけるPI（パブリック・インボルブメント）の実施、入札契約の適正化等の改革を行っている（図3 - 2）。

（図3 - 2）公共事業の透明化に向けた取組



第4章 国土交通省の政策評価システム

国土交通省では、統合直後の平成13年1月に「国土交通省政策評価実施要領」を省議で決定し、それまでに取り組んできた個別公共事業や研究開発課題の評価に加えて、事前評価、業績測定、プログラム評価の3つの評価方式を組み合わせた新しい政策評価制度を導入することとした。これらの方式は、独立して存在するのではなく、これまで述べてきたように、相互に有機的に関連した一つのシステムとして機能するものである。(図4-1)

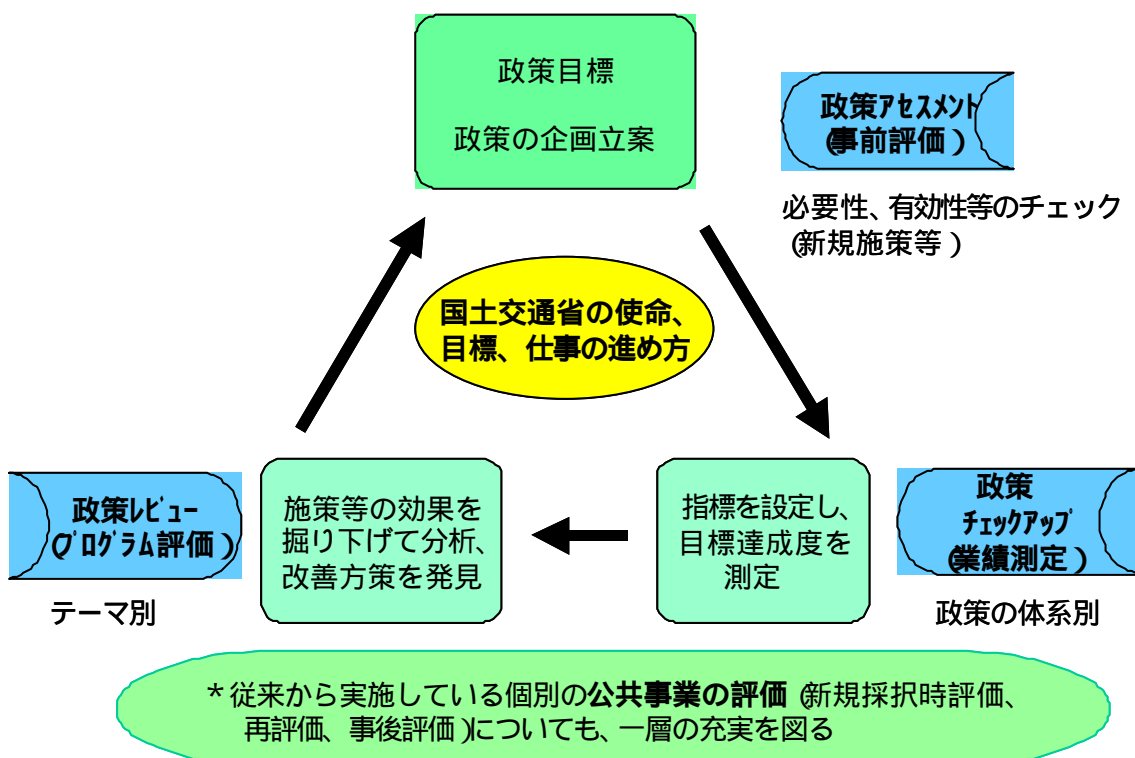
なお、日本語の「評価」という言葉は、あたかも権威者が絶対的な価値判断を下すような印象を与えることから、組織一丸となってマネジメント改革を推進していく上で、評価を改善へ向けた前向きな努力として位置付けたいとの考えに基づき、3つの評価方式について、以下のような国土交通省独自の呼称も用いることとしている。

- ・21世紀の新たな課題へ向けた「政策アセスメント」(事前評価)
- ・目標と成果を示す「政策チェックアップ」(業績測定)
- ・効果の検証と改善に向けた「政策レビュー」(プログラム評価)

平成14年度以降は、「行政機関が行う政策の評価に関する法律」(行政評価法)に基づいて各府省が政策評価を実施することとされている。国土交通省においても、上記の実施要領等をもとに、法定の「国土交通省政策評価基本計画」を策定した(計画期間：平成14年度～平成18年度)。今後は、同基本計画及び毎年度の「政策評価実施計画」に基づいて政策評価を実施することになる。

以下では、それぞれの方式の具体的な進め方を説明する。

(図4-1) 国土交通省の政策評価システム(マネジメントサイクル)

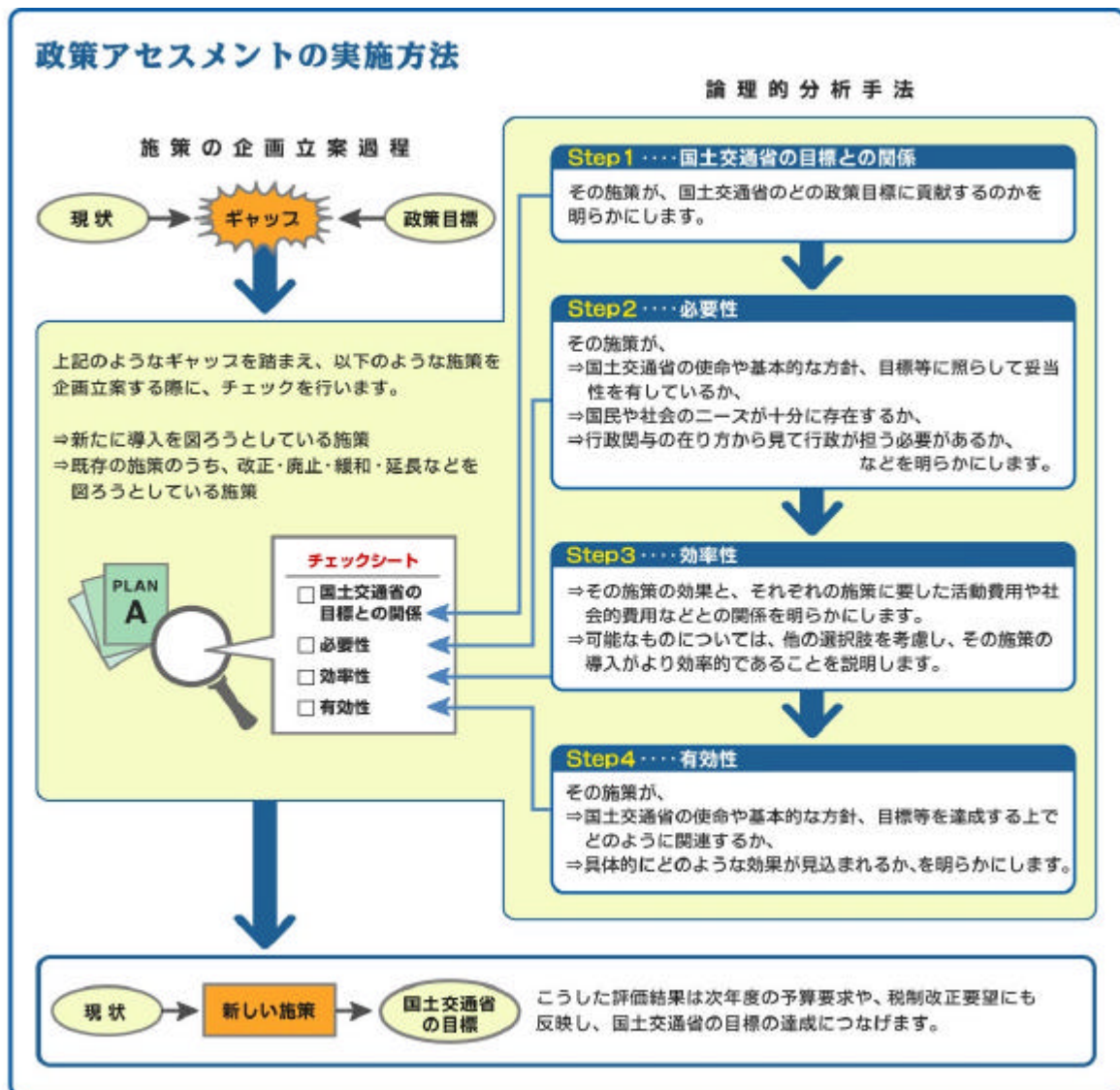


1 政策アセスメント（事前評価）

政策アセスメントは、新たに導入しようとする施策について、その効果、必要性等について分析をするものである。既に導入が決定された施策について対外的な説明を行なうものではなく、施策に関する意思決定前に、どのような分析が事前になされたのかを明らかにすることで、国民に対し、政策形成過程の透明化を図ろうとするものである（図4-2）。

具体的には、予算、税制、法令等の施策を新たに導入しようとする際に実施する。毎年8月末までに、予算概算要求及び税制改正要望等に係るものを中心に事前評価書を取りまとめ、公表する。また、翌年5月末までに、上記評価書に必要な修正を加えるほか、法律改正等に関連する事前評価書を含めた形で取りまとめる。

（図4-2）政策アセスメント



政策アセスメントについては、一般的に「この事業を実施すれば」というところから出発して、「そうすれば、こんなに効果がある」という説明になりがちである。しかし、それではその事業が使命や政策目標実現という観点から真に必要なものかどうかという部分の説明には十分になっていないおそれがある。マネジメントの観点からは、「この事業は実施しないより、実施した方がよい」という説明（「ベター」論）ではなく、ヒトと予算という限られた経営資源を他の事業からこの事業へ振り向けるという「経営判断」をする以上は、「この事業は実施する必要がある」こと（「マスト」論）を、客観的に分析する必要がある。分析として、定量的分析の重要性がよく指摘されるが、目標実現のための手段という因果関係についての論理的な分析を十分行わずに、効果の大きさをいかに定量的に説明しても、的確な政策判断を行うための情報としては十分とはいえない。そこで、政策アセスメント実施初年度の平成 13 年度においては、定量的分析よりも、「論理的な分析」（ロジカル・フレームワーク）を明確に行うことをまず重視した（コラム 9 参照。なお、具体的な内容については、第 2 部第 1 章を参照）。

コラム 9：ロジカル・フレームワーク

施策の必要性を論理的に分析するため、国土交通省は欧米の ODA の事前評価手法に倣い、「ロジカル・フレームワーク」と呼ぶ分析手法を用いています。ロジカル・フレームワークは具体的には以下の 4 つの観点からそれぞれについて分析し、それらのロジカル（論理的）なつながりを構築するものです。

目標と現状のギャップ分析（ここでは判断は加えず、客観的事実（ファクト）のみで分析）

現状が目標を達成していないことの原因分析

目標を達成するためには、現在のシステムを見直す（改善する）必要があること

（＝政策課題 Policy Issue）を示す

当該政策課題を実現するための具体的な手段・手法（＝施策、事務事業）を提示する

全ての新規施策についてこのような作業を行うことは、ともすれば例えば「ある村で人口減少が続いている」というファクトがあったときに、原因分析も課題の提示もせずに、「イベントで地域振興を！」などという「手段」「手法」に走ってしまう傾向にあるわが国行政実務に対する一種の挑戦であるといえます。こうした「地道な」作業を継続することで、目標を意識した、論理的な政策分析を日常的なものとすることを目指します。政策企画立案プロセスを透明化し、意思決定過程に国民の参加を求める上で、分析もないまま具体の「手段」「手法」について甲論乙駁を戦わすのではなく、客観的な現状分析をして、何を变えるべきかという政策課題の提示が重要なのです。具体の施策、事務事業に係る定量的な分析結果はそれを踏まえたものであるべきです。各施策、事務事業ごとに、「費用対効果分析」等の定量的な分析結果を出して、その数字だけで政策判断ができるほど、定量的な分析手法は万全ではありません。定量的な分析が重要であることはもちろんですが、各種の分析結果をどのように政策判断に活用するべきかは、上記のような「ロジック」が明確でなければなりません。

2 政策チェックアップ（業績測定）

政策チェックアップは、先に説明したように、目標によるマネジメントを実現するための中心的な方式である。国土交通省では、政策チェックアップの実施に先立って、省として目指すべき27項目の政策目標を設定した。これは、「多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること」（居住水準の向上）や「公共交通が、より多様で、より利便性の高いものになること」（公共交通の利便性向上）などのように、望ましい社会状況や状態（アウトカム）の記述によって表したものである。

さらに、27の政策目標に対して、それぞれ数個から十数個程度、全部で113個の業績指標を設定し、これによって業績測定を行うこととした。政策目標は大きなアウトカムとして整理をした一方で、業績指標は、定量的に測定でき、かつ定期的に入手可能なデータに基づくものであることが前提であるため、当然具体性の強いものばかりである。

また、27の政策目標を、より詳細な中間目標（サブアウトカム）に分割して示すという意義も持たせるため、政策目標と業績指標との関係をより明確にする「関連施策」も併せて明示したが、これは、個別具体の施策というより、将来にわたって個別施策の企画立案の目標となるようなものとした。

各業績指標の目標値（業績目標）については、基本計画の期間である5年間のうちに必ず一度は評価を行えるよう、目標年次は5年以内となるよう設定するとともに、ニーズを踏まえたものや内外の優れた事例（ベストプラクティス）を参考にしたもの等、設定の仕方に十分留意した（表4-1）。

なお、政策目標、業績指標の設定にあたっては、パブリックコメントを実施し、その結果を反映させた（第2部第2章を参照）。

政策目標、業績指標及び関連施策の一覧は、表4-2のとおりである。

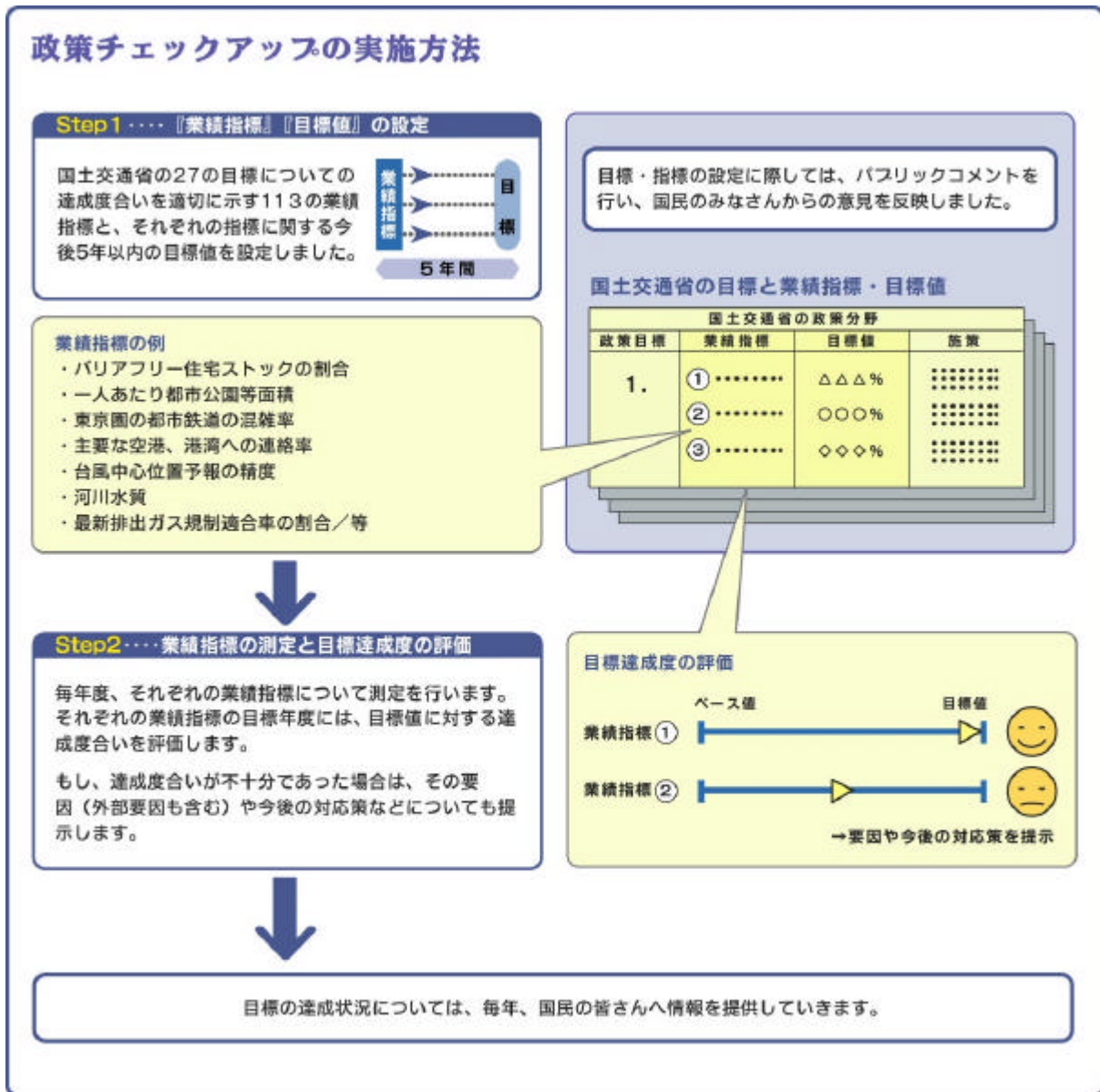
（表4-1）国土交通省における業績指標・業績目標の例

<p>【業績指標の例】</p> <ul style="list-style-type: none">○アウトカムに着目したもの<ul style="list-style-type: none">・東京圏における都市鉄道の混雑率・朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度○現場での業績改善に向けた動機づけとなり得るもの<ul style="list-style-type: none">・台風中心位置予報の精度 <p>【業績目標の例】</p> <ul style="list-style-type: none">○ニーズを踏まえたもの<ul style="list-style-type: none">・地方中小鉄道におけるATS設置率 【H12】92.6% 【H18】100%○内外の優れた事例（ベストプラクティス）を参考にしたもの<ul style="list-style-type: none">・ハザードマップ認知率（洪水） 【H12】4% 【H18】70%○意欲的な目標として宣言したもの<ul style="list-style-type: none">・直轄工事におけるリサイクル率 【H7】47%~ 【H17】100%
--

政策チェックアップは、年度をサイクルとして、図4-3のように進める。業績指標のうち毎年測定可能なものについて測定するほか、目標年次が到来した指標については、当該指標に係る業績目標の達成状況を評価する。また、測定結果が目標達成の観点等からみて不十分な状況にあると考えられる場合には、考えられる要因や今後の対応等についても分析する。さらに、考えられる外部要因の影響等、参考になる情報も可能な限り盛り込むことにしている。以上の測定・評価結果は、毎年度末に業績評価書としてとりまとめ、公表することとしている。

なお、政策目標、業績指標の具体的内容については、表4-2を参照されたい。

(図4-3) 政策チェックアップ



(表4-2) 政策目標、業績指標、関連施策等

政策目標(アウトカム目標)	業績指標	関連施策等
1 (居住水準の向上) 多様なライフスタイル、ライフステージに対応した、ゆとりある快適な住まいを様々な選択肢から選べること	1 誘導居住水準達成率 2 住宅に対する評価(満足度)	1 良質な住宅取得・賃貸住宅の供給の促進
2 (バリアフリー社会の実現) すべての人々、特に高齢者や障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態にあること	3 バリアフリー住宅ストックの割合 4 ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの)の割合 5 バリアフリー歩行空間ネットワーク整備地区割合 6 1日あたりの平均の利用者数が5千人以上の鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、空港ターミナルのうち、それぞれ段差の解消がなされているものの割合 7 低床バス車両・ノンステップバス車両の導入割合及び福祉タクシーの導入数 8 バリアフリー化された鉄軌道車両、旅客船、航空機の割合	2 住宅・建築物のバリアフリー化 3 道路空間、旅客施設等の公共空間のバリアフリー化 4 車両等のバリアフリー化
3 (子育てしやすい社会の実現) 生活空間が、子供が健やかに成長できる状態にあること	9 3人以上世帯の誘導居住水準達成率 10 自然体験活動拠点数 11 歩いていける範囲の都市公園の整備率	5 良質なファミリー向け住宅の供給 6 児童の自然体験の支援 7 身近な都市公園の整備
4 (余暇の充実) 遊び、楽しみ、心の安らぎを感じること、心身ともにリフレッシュできること	12 国民1人あたりの平均宿泊旅行回数 13 国営公園の利用頻度 14 地域に開かれたダム、ダム湖活用者数	8 観光レクリエーション活動の充実 9 地域コミュニティづくりの支援
5 (住環境、都市生活の質の向上) 住みやすい環境、便利で利用しやすい機能を備えた快適で魅力あるまちの中で、安全でゆとりある、質の高い生活を送ることができること	15 都心部における住宅供給戸数 16 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 17 1人あたり都市公園等面積 18 下水道普及率 19 都市内の都市計画道路の整備率 20 都市空間形成河川整備率 21 良好な環境を備えた宅地整備率 22 電線類地中化延長	10 職住近接の住宅市街地の整備 11 密集住宅市街地の整備 12 都市公園の整備 13 下水道事業の推進 14 都市計画道路の整備 15 都市空間形成のための河川の整備 16 良好な一団の宅地供給 17 電線類の地中化
6 (公共交通の利便性の向上) 公共交通が、より多様で、より利便性の高いものとなること	23 都市鉄道(三大都市圏)の整備路線延長 24 都市鉄道(東京圏)の混雑率 25 都市モノレール及び新交通システムの整備延長 26 バスの利便性向上に取組む事業者数及び全国の乗合バス輸送人員対前年比に対する利便性向上取組事業者の輸送人員対前年比の割合	18 都市鉄道の整備、輸送力の増強 19 都市モノレール及び新交通システムの整備 20 バス利用促進
7 (都市内渋滞の緩和) 都市における交通渋滞が緩和され、円滑な交通が確保できること	27 主要渋滞ポイント解消数 28 朝夕の三大都市圏人口集中地区の自動車走行速度	21 主要渋滞ポイントの改善対策等の推進
8 (アメニティ豊かな生活環境の形成) 水と緑豊かで、美しい景観を有する生活環境の中で暮らせること	29 海岸における海辺へのアクセスが確保されている延長 30 合流式下水道改善率 31 都市における公園・緑地の確保量	22 河川、海岸、港湾における親水空間等の整備 23 公共空間における緑化等の推進

	32 都市内道路緑化率 33 港湾空間の緑化率	
9 (良質で安全な水の安定した確保) きれいな水、おいしい水を豊かに確保できること	34 河川の流量不足解消指数 35 水道水源域における下水道処理人口普及率	24 河川の正常な流量の確保 25 水道源水の水質改善
10 (地域交通確保) 地域の基礎的な生活基盤となる交通手段が確保され、安心感が醸成されること	36 地方バス路線の維持率 37 有人離島のうち航路が就航されている離島の割合 38 生活交通手段として航空輸送が必要である離島のうち航空輸送が維持されている離島の割合	26 地方バス路線の維持 27 離島航路の維持 28 離島航空路の維持
11 (広域的モビリティの確保) 全国的な基幹的ネットワークの整備等により、人や物の広域的な移動・交流の拡大、効率化が図られること	39 高規格幹線道路の面積カバー率 40 5大都市からの鉄道利用所要時間が3時間以内である鉄道路線延長 41 主要空港(1種空港及び地域拠点空港)と地方空港を結ぶ航空路線数	29 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 30 整備新幹線の整備、在来幹線鉄道の高速度化 31 国内航空ネットワーク充実のための空港整備
12 (国際競争力の強化) 国際交通体系の整備と国際交流拠点とのアクセス改善により、国際的な人・物・情報の流れが拡大され、国際競争力の強化が図られること	42 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率 43 三大都市圏の国際空港における国際航空旅客・貨物容量 44 国際路線(北太平洋ルート)の年間航空交通容量 45 船舶航行のボトルネックの解消率 46 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分以内である三大都市圏の国際空港の数	32 中枢・中核国際港湾等の整備 33 大都市圏拠点空港の整備 34 国際航空路の容量の拡大 35 国際幹線航路における船舶航行の安定性・安全性の確保 36 空港アクセス鉄道の整備
13 (物流の効率化) 利便性が高く、効率的で魅力的な物流サービスが提供されること	47 主要な空港・港湾への連絡率 48 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルから陸上輸送半日往復圏の人口カバー率	37 空港・港湾・道路等の連携の強化 38 複合一貫輸送の推進
14 (新たな市場の育成) 創業・起業がしやすく、また、新たな投資を呼び込むような魅力ある市場環境が整備され、時代のニーズにあった市場が発展すること	49 不動産証券化市場規模 50 指定流通機構(レインズ)における不動産仲介物件等の登録データ量 51 中古住宅の流通量 52 リフォームの市場規模	39 不動産証券化の推進 40 中古不動産流通の促進 41 住宅リフォームの推進
15 (公正で競争的な市場環境の整備) 公正で競争的な市場環境、民間が活動しやすい市場環境が整備され、市場の活性化が図られること	53 「発注者支援データベース・システム」の導入状況 54 「公共工事入札契約適正化法」に規定された入札契約に関する情報の公開等の状況 55 トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 56 地籍が明確化された土地の面積	42 建設業における不良不適格業者の排除 43 公共工事・入札契約の適正化 44 トラック事業における公正かつ競争的な市場環境の整備 45 基礎的な土地情報の整備
16 (産業の生産性向上) 経済の持続可能な成長へ向けて、産業の生産性向上が図られること	57 建設業者に係る経営革新計画の承認件数 58 指定整備工場数 59 中小造船業における従業員一人当たり付加価値額	46 専門工事業のイノベーションの促進 47 自動車整備事業の近代化 48 中小造船業の経営基盤強化対策

<p>17 (消費者利益の保護) 消費者の市場における自由な選択が確保され、利益が守られること</p>	<p>60 住宅性能評価・表示がなされた住宅の割合 61 安全性の高い乗用車の市場普及指標</p>	<p>49 住宅性能評価・表示の普及促進 50 自動車に関する安全情報提供の促進</p>
<p>18 (災害による被害の軽減) 水害、土砂災害、地震、火山災害等の災害に対する備えが充実し、また災害発生後の適切な対応が確保されることで、これらの災害による生命・財産・生活に係る被害の軽減が図られること</p>	<p>62 水害危険度指標 63 堤防整備率 64 洪水調節指数 65 床上浸水常襲地区内家屋数 66 流下能力不足橋梁数 67 下水道雨水対策整備率 68 ハザードマップ認知率 69 台風中心位置予報の精度 70 土砂災害保全指標 71 土砂災害の危険がある自力避難が困難な災害弱者関連施設対策数 72 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積 73 緊急輸送道路上の橋脚の耐震補強率 74 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合 75 災害時に広域避難地となる都市公園の整備された市街地の割合</p>	<p>51 水害対策 52 土砂災害対策 53 津波・高潮等災害対策 54 震災対策</p>
<p>19 (交通安全の確保) 陸・海・空の交通に関する安全を確保するため、事故等の未然防止と被害軽減が図られること</p>	<p>76 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数 77 ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数 78 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数 79 定期航空における航空事故発生率 80 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数 81 遮断機のない踏切道数 82 誤出発防止機能を有するATS設置率 83 港湾におけるプレジャーボートの適正な係留・保管率 84 車両対車両衝突事故における死亡事故(正面衝突) 85 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合</p>	<p>55 海上交通安全対策 56 ハイジャック・テロ対策 57 航空の安全確保 58 事故多発地点対策の推進 59 鉄道の安全対策 60 放置艇対策の推進 61 道路運送車両の安全対策 62 事業用自動車の安全対策</p>
<p>20 (海上における治安の確保) 海上における犯罪の危害から生命、財産の安全の確保が図られること</p>	<p>86 巡視船艇の高速化率 87 薬物・銃器密輸事犯の摘発件数</p>	<p>63 海上における監視、取締体制の強化 64 密輸・密航事犯の水際対策</p>
<p>21 (船員災害の防止) 船員に安全な労働環境を確保するため、労働災害の未然防止と被害軽減が図られること</p>	<p>88 船員災害発生率</p>	<p>65 船員労働安全対策</p>
<p>22 (地球環境の保全) 地球環境保全への取組みがなされること</p>	<p>89 ディーゼル自動車の平均燃費 90 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率 91 住宅、建築物の省エネルギー化率 92 大型油回収船による2日到達圏カバー率</p>	<p>66 我が国運輸部門として求められている二酸化炭素排出量の削減対策 67 住宅・建築物に係る省エネルギー化の推進 68 海洋汚染の防止</p>

<p>23 (大気、騒音等に係る生活環境の改善) 大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善が図られること</p>	<p>93 最新排出ガス規制適合車の割合 94 夜間騒音要請限度達成率 95 航空機騒音に係る環境基準の屋内達成率 96 ホルムアルデヒドの室内濃度(住宅に起因するもの)が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合</p>	<p>69 自動車の排出ガス対策 70 道路構造対策 71 空港周辺環境対策 72 シックハウス対策</p>
<p>24 (良好な自然環境の保全、形成) 豊かで美しい自然環境の保全と形成が図られること</p>	<p>97 新たな砂浜の創出面積 98 藻場・干潟の回復面積 99 河川における人工的な水際率 100 下水道の高度処理人口普及率 101 河川水質 102 湿地の再生面積</p>	<p>73 河川、海岸、港湾等における自然環境の保全・形成</p>
<p>25 (循環型社会の形成) 資源の循環利用等により、環境負荷の低減を目指す循環型社会の形成が図られること</p>	<p>103 直轄工事におけるリサイクル率 104 リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合 105 港湾における廃棄物の取扱い比率 106 下水汚泥のリサイクル率</p>	<p>74 建設工事におけるリサイクルの推進 75 自動車リサイクルの推進 76 廃棄物海面処分場の整備 77 都市排水処理に係るリサイクルの推進</p>
<p>26 (IT革命の推進) 国民生活や産業社会におけるIT化とともに、行政サイドのIT化が進められ、誰もが恩恵を享受できる「日本型IT社会」の実現が図られること</p>	<p>107 港湾 EDIシステムの普及率 108 電子入札の実施割合 109 申請・届出等手続のオンライン化率 110 ETC 利用可能料金所整備率 111 公共施設管理用光ファイバ等収容空間ネットワークの延長</p>	<p>78 行政手続きの電子化 79 ITS の推進 80 公共施設管理用光ファイバ等収容空間の整備・開放</p>
<p>27 (国際交流の推進) 国際交流の推進等により、わが国の国際相互理解の増進等が図られること</p>	<p>112 訪日外国人旅行者数 113 国際コンベンション開催件数</p>	<p>81 外国人旅行者訪日促進</p>

3 政策レビュー（プログラム評価）

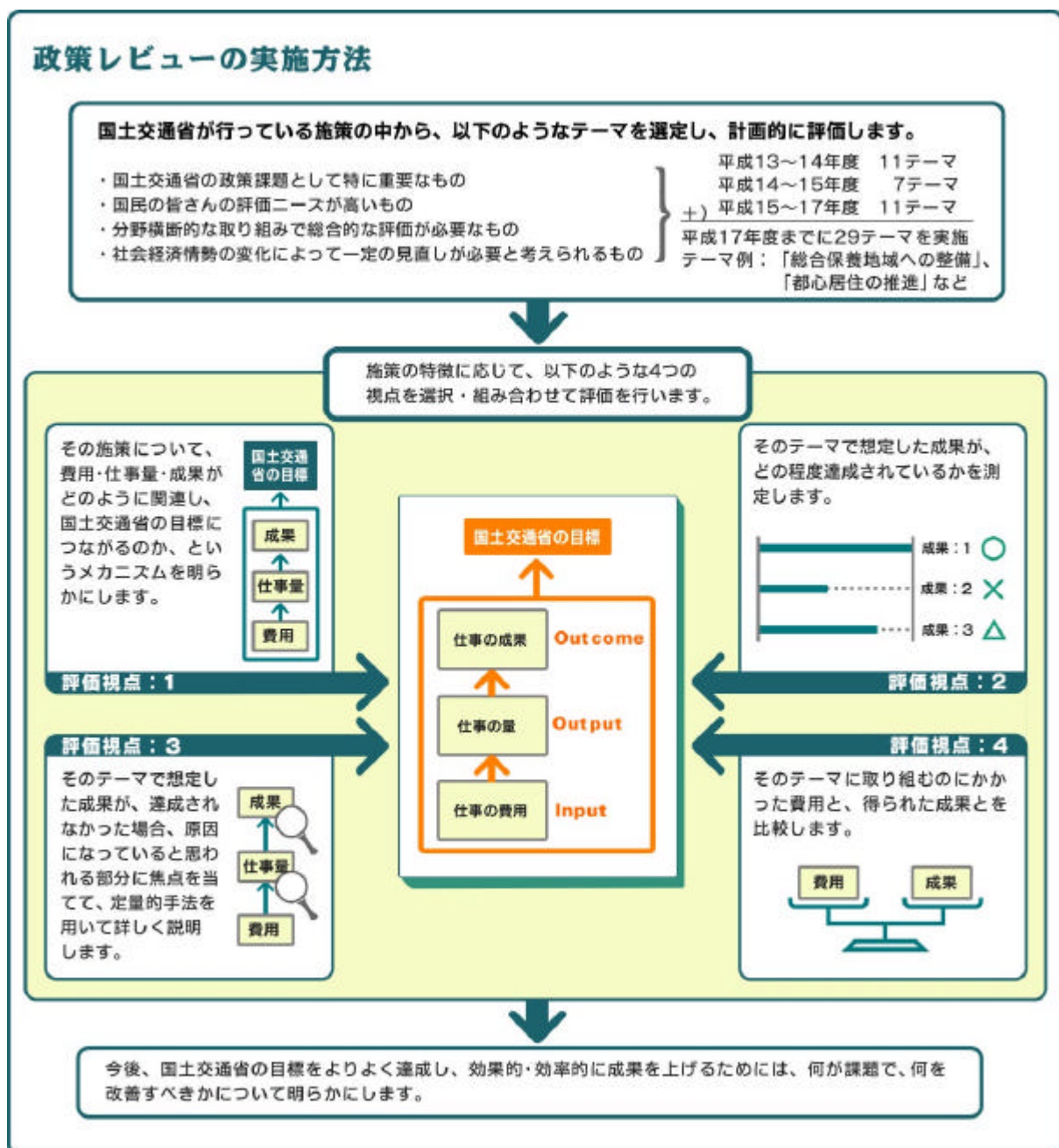
政策レビューは、図4-4のように実施される。実施テーマについては、

- 1) 国土交通省の政策課題として重要なもの
- 2) 国民からの評価に対するニーズが特に高いもの
- 3) 他の政策評価の実施結果などを踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの
- 4) 社会経済情勢の変化などに対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの

などについて選定し、計画的に実施することとしている。

具体的には、平成17年度までに実施予定の29テーマを選定し、計画的に実施しているところである。各テーマの内容とこれまでの取組状況については、第5部第5章を参照されたい。

(図4-4) 政策レビュー



4 個別公共事業の評価

個別公共事業の評価に関しては、国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を策定（平成 13 年 7 月）し、新規事業採択時評価、再評価等を実施している。

維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての国土交通省所管公共事業（個々の公共的な建設の事業及び官公庁施設の建設等の事業をいう。以下同じ。）のうち、事業費等を予算化しようとする事業は、原則として新規事業採択時評価の対象とする。また、事業採択後 5 年経過した時点で未着工の事業及び事業採択後 10 年経過した時点で継続中の事業、着工準備費又は実施計画調査費の予算化後 5 年経過した事業、再評価実施後 5 年経過した事業等については、再評価を実施する。

5 個別研究開発課題の評価

研究開発評価については、「国の研究開発評価に関する大綱的指針」（平成 13 年 11 月 28 日内閣総理大臣決定）が定められている。

このうち、個別研究開発課題については、研究開発機関等において重点的に推進する研究開発課題及び本省又は外局から独立行政法人研究機関、民間等に対して補助又は委託を行う研究開発課題のうち、新規課題として研究開発を開始しようとするものについて、事前評価を実施する。また、研究開発が終了したものについては事後評価を実施する。研究期間が 5 年以上のもの又は期間の定めのないものについては、3 年程度を一つの目安として中間評価を実施する。

6 政策評価の推進体制

政策評価は、前節で説明した評価方式に基づいて、政策を担当する各部局が自ら行うことが基本になるが、国土交通省では、政策評価に省全体で取り組むとともに、省としての戦略的な行政マネジメントにつなげていくため、基本計画の策定や評価書の作成等、主要な事項については、大臣を始めとする省幹部からなる省議に付して決定することとしている。

また、中央省庁等改革により、各府省に政策評価を担当する課以上の組織を設けることとされたが、国土交通省では、政策評価を専任で担当する大臣直結の政策統括官（局長級分掌官）を設置し、政策評価を行政マネジメント改革につなげていくための体制を整えている。

さらに、国土交通省では、政策評価の制度設計と実施にあたって第三者の知見を活用するため、金本良嗣東京大学教授を座長とする「国土交通省政策評価会」を随時開催している。政策評価会の構成員は、表 4 - 3 のとおりである。

（表 4 - 3）国土交通省政策評価会委員

	石 田 東 生	筑波大学社会工学系教授
	上 山 信 一	ジョージタウン大学研究教授
座長	金 本 良 嗣	東京大学大学院経済学研究科教授
	工 藤 裕 子	早稲田大学教育学部専任講師
	田 辺 国 昭	東京大学大学院法学政治学研究科教授
	松 田 美 幸	麻生総研ディレクター
	森 田 祐 司	監査法人トーマツ パートナー
	山 本 清	国立学校財務センター研究部教授

（敬称略）

また、個別公共事業の再評価の実施に当たっては、学識経験者等の第三者から構成される事業評価監視委員会の意見を聴き、その意見を尊重することとしている。そのほか、政策レビューを実施する場合などにも、第三者からの助言を積極的に求めることとしている。これまでの第三者の活用状況については、第 部第 6 章を参照されたい。

第5章 政府全体の枠組み

これまで述べてきたように、国土交通省では、総合的なマネジメント改革を実現するための重要なツールとして政策評価を位置付け、積極的にその導入を図ってきた。一方、政府全体においても、中央省庁等改革の一環として、政策評価の制度化が進められてきたところである。ここでは、政府全体における政策評価制度導入の経緯とその概要について簡単に解説する。

1 政策評価に関する標準的ガイドライン

平成 11 年 5 月から、旧総務庁が中心となって、「政策評価に関する標準的ガイドライン」の検討が始められた。全省庁の担当官からなる会議が定期的で開催され、意見交換をしつつ検討が進められた。ガイドラインは中央省庁等統合後の平成 13 年 1 月に決定した。政策評価の考え方、枠組み等を公式の文書ではじめて世に示したものとして意義のあるものと考えられる。

ガイドラインでは次のような点が特筆されるべきであるといえる。これらはいずれも、「評価のための評価」に陥ってはならないこと、単なる事後的チェックだけではなく、評価と事前の目標設定とを結びつけ、日常的な意識改革を通じて仕事の進め方を改革することが重要であること、という各省庁の意見を反映したものである。

- ・政策評価は、「政策の企画立案やそれに基づく実施を的確に行うことに資する情報を提供すること」であり、「政策の大きなマネジメントサイクルの中にあって制度化されたシステムとして組み込まれ実施されるもの」と明記した。
- ・各府省が所掌する政策について自ら評価することの意義（評価結果を政策の見直しに反映しやすい、機関がもつ詳細な情報の開示につながる、政策形成能力が高まる）を明確にした。
- ・主として事務事業レベルを対象とする「事業評価」において、政策判断への情報提供という趣旨から、事前評価の意義を重視した。

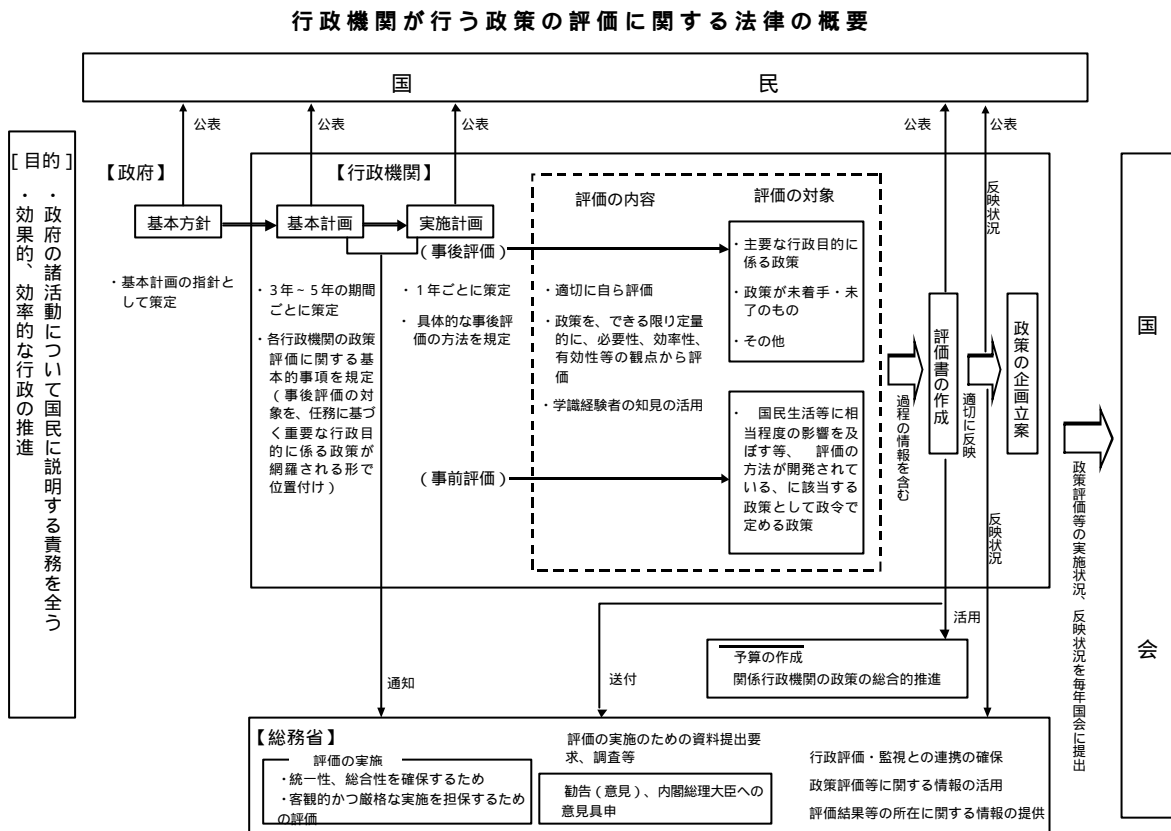
各府省とも、このガイドラインの内容を参考に、政策評価実施要領を策定した。国土交通省も、いち早く平成 13 年 1 月に策定したことは前述の通りである。なお、ガイドラインは、政策評価の標準的な方式として、「事業評価」「実績評価」「総合評価」をあげている。事業評価は上記の通り事前評価を重視しているため、これらの方式は、概ね、国土交通省の「政策アセスメント」「政策チェックアップ」「政策レビュー」に対応するものである。

2 行政評価法

一方、ガイドラインと各府省の実施要領によるものではなく、法律に基づく政策評価の実施を確保することが重要であるとされたことから、平成 13 年 6 月に「行政機関が行う政策の評価に関する法律」（行政評価法）が成立し、平成 14 年 4 月から施行されている（概要は図 5 - 1）。

この法律は、政策評価の主として手続面を規定するものであるが、評価について、ガイドラインのような方式による分類をせず、政策の意思決定の前後による「事前評価」「事後評価」という概念整理を基本としている。評価の基礎となる政策効果の把握は、事前評価の場合は予測に基づくことになるため必ずしも容易ではないと考えられたことから、法律で実施を義務付けるのは一部の政策に限り、それ以外の政策に関しては実施を努力義務とした。一方、事後評価については、各府省の基本計画、実施計画に基づく実施を義務と明記した。

(図 5 - 1) 行政評価法の概要



事前評価の義務付け対象は政省令で特定されている。具体的には事業費 10 億円以上の個別公共事業及び研究開発課題である（今後、政府開発援助を追加予定）。これは、主として評価手法がすでにある程度開発され、評価の先行的な取組みの実績があるからだと説明されている。国土交通省としては、新規の政策に関して事前評価を実施することは当然に必要なことであり、義務付け対象を限定することなく幅広い政策分野を対象として評価を実施して、手法を開発していくことが重要であると認識している。国土交通省の場合、公共事業の新規事業採択時評価は、事業費 10 億円以上という法の義務の範囲を超えて、原則としてすべての事業を対象に実施していることは前述のとおりである。

なお、事後評価のうち、いわゆる再評価についても、意思決定後 5 年経過未着手、10 年経過継続中のものは再評価が義務付けられることになったが、国土交通省の公共事業再評価は、再評価実施後 5 年経過した事業等、義務付け以外の事業も対象にして実施している。

第6章 真のマネジメント改革を目指して

ここまでの章では、国土交通省が志向してきたマネジメント改革とその推進ツールの一つとしての政策評価の導入についての考え方、現在の制度・運用状況について述べてきた。その中で、国土交通省における政策評価の基本は、既存の施策や事業を静的（スタティック）に見て「良い、悪い」の評価をすることよりも、より上位の政策目標（アウトカム）との関係において、実際の成果に着目して政策を評価することにより、政策の企画立案 実施 評価 政策の見直し・改善という動的（ダイナミック）な「政策のマネジメントサイクル」を確立することを重視するということを明らかにしてきた。

それは、あくまでも政策を軸にするものではあるが、ニュー・パブリック・マネジメント（NPM）の理念を基本に、省全体に、目標によるマネジメント、戦略重視の行政運営を確立することを目指すものである。

しかし、NPMは、政策面の改革だけでは実現できるものではない。これらはむしろ、第一歩であり、特に平成13年度までの取組みは、改革というよりも、「改善運動」に近いものであった。これを、さらに推し進めるためには、政策に従って実施する各種の行政活動の執行面、予算・人事・組織等の管理面、さらには職員一人ひとりの意識という様々な側面を含めて改革を進めていかなければならない。これが実は国土交通省が目指すマネジメント改革の真の姿であると考えられる。

真のマネジメント改革をどのように表現するかは、それぞれの立場によって異なってくる。本報告書は政策評価に関する報告なので、現在の政策評価体系に関する実務をどのように改善していくことが可能か、さらに中期的な課題は何かを明らかにしていくことで、我々が目指そうとする真のマネジメント改革への1つのアプローチの仕方を提案していくこととする。具体的には、戦略重視の行政運営の確立という目標に関連して、「政策のマネジメントサイクル」よりも大きな、「戦略を軸にしたマネジメントサイクル」を確立し、戦略を持続的に進化・発展させるダイナミックなマネジメントシステムを目指すということを述べていきたい。具体的には、戦略の立案・策定、展開・運用、評価、フィードバック、新たな戦略の立案という各段階を念頭に、「戦略の確立」「業務運営面の改革」「業績に関する情報の充実」「全体最適を目指した業務の再整理」「参加型による戦略のバージョンアップ」という5つの課題を設定し、これらに関して政策評価をどのように改善、発展させていくことで、マネジメント改革の実現に寄与することができるかを明らかにする。

本章は、第1部のまとめであると同時に、省内でマネジメント改革を志向する職員、それを応援してくれる多くの国民の方々に対するメッセージでもある。

1 戦略の確立

第4章で述べたように、国土交通省は旧4省庁からの統合にあたり、その使命（ミッション）将来像（ビジョン）について省全体で議論を尽くし、全職員がこれを明確に認識できるように定義するとともに、政策チェックアップ（業績測定）を導入し、27の政策目標（アウトカム目標）及び113の業績指標・目標値を設定した。これは、国土交通省の使命や将来像を実現するために、どのような目標を掲げているかを明確にし、その達成状況を定期的に測定・評価できるようにしたものである。

本来いかなる組織においても、使命や将来像を実現するための明確な戦略を持つことが重要である（戦略について、コラム 10 を参照）。業績測定というシステムは、戦略目標とそれを実現するための手段を示した体系を前提としている。国土交通省は、政策チェックアップ（業績測定）を導入するにあたって、PI（パブリック・インボルブメント）等を活用しながら、アウトカム目標や業績指標・目標値を設定してきたが、これらは現状においては戦略的な体系として完成されたものではなく、今後一層の改良を図っていく必要がある。

このため、まず短期的には、顧客（国民）ニーズの把握、統計データ等の充実、測定方法の検討・開発等を通じて、業績指標を一層充実させていく必要がある。現在も、各種計画等の策定に際して、様々なアウトカム指標を開発する取組が行われているところである。こうすることによって、国土交通行政全般についてある程度俯瞰することが可能となり、戦略の策定に必要な情報が得られる。また、国民にとっても現状以上に充実した目標や業績指標による一層幅広い情報に接することができるようになる。

その上で、充実が図られた政策チェックアップ（業績測定）の結果等から得られる情報を分析して、そもそも戦略的に目指すべき目標は何かということについて「選択と集中」の観点から問い直し、戦略の策定がなされる。そして、その戦略に沿って、重点的に取り組むべき分野の掘り下げた情報が必要となってくるのである。つまり、国土交通省の業績指標・目標の中期的な改善方向は、全体を優先順位をつけずにただ俯瞰するという「包括性」を志向するのではなく、重点的戦略課題について政策チェックアップのための指標の充実を図るものである。目標といっても、それに対応する顧客は決して一様ではなく、本来、多様な顧客に対応して目指すべき成果も多様なものとなるはずである。そのためには、それぞれの重点的戦略目標に対して、様々な観点からの指標を組み合わせしていく、「指標の集合」(Family of Measures) を形成していくことが必要となる。戦略とは、組織のトップが組織全体を動かしていくための指針であり、大きな組織の場合は、組織全体の戦略と、それを踏まえた部局単位の戦略のそれぞれが必要となる。国土交通省の場合、統合当初から、前者の策定を目指した検討を進めてきたが、現実的には、各部局における各種の「戦略的」計画等で開発されていた目標、指標等が検討のベースになっており、省全体の戦略を検討する上でも、部局単位の戦略策定とその充実は重要な課題である。

コラム 10：戦略とは

戦略（strategy）とは、「組織の使命（mission）、将来像（vision）及び目標をどのように実現するかを明示したプラン」と定義されています。（佐々木亮 2002）

ここでいうミッション（使命）とは、組織が実現しようとしている価値であり、短期的には変わらないもの。一方、将来像（ビジョン）とは、むしろ「こうなりたい」という変化の方向性です。米国 GPRA では、各省庁に 5 年程度をカバーする戦略計画の策定を義務付けています。戦略計画には、使命、将来像を明記するとともに、業績測定を実施する上で必要な「戦略目標（strategic objectives）」を記述することとされています。また、法律で義務付けられていませんが、業務運営面での改革方針（corporate management strategy）を併記する戦略計画が多くなっています。

戦略計画の意義として、ある省の計画は次のように説明しています。「戦略計画は当省の戦略目標を、すべての米国民と共有するために作られた。数多くの当省職員、顧客、議会の構成員、その他の関係者（ステークホルダー）等による長い検討過程を経て作られた。我々は、戦

略計画と併せて省全体の目標を達成するために、省内の各部局がどのように協力して仕事をしたらよいか、またその努力を成功へと導くために必要な資源をどう生かしたらよいかについて、詳細なプランを作った。」(農務省)

要するに、戦略とは、高い目標に向かって組織を動かすための作戦シナリオ、行動指針です。職員が施策を企画立案したり、業務執行する上での目標を付与したり、目標間の優先順位付けをするもので、その性格上、組織のトップによって作られるものです。民間企業の場合、経営のもっとも基本的な指針となるものです。

したがって、既存の施策や目標を事務的に網羅するというものではなく、経営資源をどの目標に重点的に用いるべきかという「選択と集中」が戦略の基本になります。「戦略とは、何をするかを選択以上に何をしないかを定めることが重要。どの顧客のニーズに応えるかよりもこの顧客には奉仕しない、このサービスは提供しないという決定を下すことはリーダーシップの重要な機能。個々の職員が現場での判断を下すにあたってトレードオフで悩まないようにガイドするのが戦略の重要な機能の1つ。」(Porter 2002)

(参考文献) 佐々木亮(2001)「すぐ使える戦略策定」(財)国際開発センター。

Michael E. Porter (2002) "What is Strategy?" Harvard Business Review OnPoint Article.

2 業務運営面の改革

このような戦略の策定は組織のトップのリーダーシップによるものであるが、戦略を実効性あるものとして展開・運用して使命や将来像を実現するためには、執行部門も含め、組織全体が適切に運営されていなければならない。「経営の失敗事例をみると、実際には、戦略が悪いのではなく、戦略の実行が悪いという場合が多い。」(Charan & Colvin 1999)

つまり、戦略は策定するだけではだめで、その実行にも意を尽くす「戦略経営」を目指さなければならない。

戦略経営とは、企業レベル・部門レベルで策定される戦略を組織マネジメントとリンクした統合システムであると説明されている。(大住 2001)

民間企業において早くから取り入れられている TQM (Total Quality Management) は、この戦略経営を目指すものである。TQM は、使命(ミッション)の定義から戦略の策定、共有という「方針管理」のもと、業務執行面のプロセス改善や現場の創意工夫まで含め、企業の本社から現場の第一線まで全体を巻き込んで、部分的な作業上の問題としてではなく、経営問題として品質管理に取り組むことで、総合的に生産性の向上を行なう改革手法である。

現在国土交通省においては、政策評価の導入を契機に、政策面を中心に、目標によるマネジメント、戦略重視の行政運営を目指しているが、それと、業務運営面の改革は「車の両輪」であるといえる。米国では、連邦政府の業績を評価する際に、成果重視、財務管理、人事管理、情報管理、資産・物品管理等の業務運営面の視点を重視している。(Government Executive)

TQM のような考え方からは、本省の政策企画立案面の改革だけではなく、多くの職員を抱える地方支分部局等による事務、事業執行面も含めた組織全体の業務改善につなげる必要がある。

このための短期的な取り組みとしては、できることからまず始めることが重要であり、現場における実践運動を推進し誘発することが効果的である。効率的に業務を進めるために何が課題となっていてどう解決していくべきかといった現場における目標志向の発意や、そのために実際に起こされた行動によって得られた成果など、いわゆる「ベストプラクティス」(優秀事例)を発掘することが大切である。こうした現場における取り組みは、顧客ニーズの適切な把握やコストの削減にもつながる。こうした「ベストプラクティス」の普及を図ることによって、省全体の意

識改革につなげていくのである。

さらに、中期的には、国土交通省の組織全体の業務運営の改善を戦略性を持ったシステムとして確立することを目指す。つまり、政策の企画立案に関するもの以外に、業務運営面における目標や指標を明示的に示し、強い成果志向を原動力として動いていける戦略的経営システム作りである。そのための方向性としては、政策だけでなく執行面も含めた行政活動全般に改革を広めるとともに、省全体の運営に加えて各部局ごとに業務運営方針（ビジネスプラン）を策定するという双方向の展開が重要である。

(参考文献) Ram Charan and Geoffrey Colvin (1999), "Why CEOs fail" *Fortune* June 21.
 大住荘四郎(2001)「パブリック・マネジメント」日本評論社。
 Government Executive, Fdederal Performance Report Card, www.GovExec.com.

コラム 11：ブッシュ政権のマネジメント・アジェンダ

米国のクリントン政権は、各省庁に業績測定を義務付ける GPRA を中心として改革を実施しましたが、ブッシュ政権では、それを継承、発展させる「大統領のマネジメント改革アジェンダ」(The President's Management Agenda)を昨年 8 月発表しました。

「政府は新しいこと（新規施策等）を始めるのが好きだ。しかし、良い開始は成功の指標ではない。終わらせることが重要。業績、成果、『やります』という約束をすることよりも、その約束を誠実に履行することが重要である。私の政権においては、遠隔の地方事務所から本省最高幹部に至るまで、このことが行動規範となる。」とした上で、「我々が約束したことを実現する上で改善する必要がある分野に焦点をあてて」改革に取り組むこととしています。このアジェンダは、各省庁の業績改善のために取り組むべき優先事項（課題）とその取組方針を明らかにしたものです。各省別の課題もありますが、政府全体として取り組むべき横断的課題を次の 5 つ掲げています。

- 人的資源の戦略的マネジメント
- 競争的な資源配分
- 財務管理の向上
- 電子政府の推進
- 成果重視の予算

なお、上記の課題については、GPRA に基づき来年度予算案から、各省庁において、施策の業績に関する評価結果を予算案に反映させることとしています。(Performance Budgeting)

昨年 10 月、連邦行政管理予算庁

Executive Branch Management Scorecard					
2001 Baseline Evaluation					
	Human Capital	Competitive Sourcing	Financial Management	E-Gov	Budget/ Performance Integration
AGRICULTURE	●	●	●	●	●
COMMERCE	●	●	●	●	●
DEFENSE	●	●	●	●	●
EDUCATION	●	●	●	●	●
ENERGY	●	●	●	●	●
EPA	●	●	●	●	●
HHS	●	●	●	●	●
HUD	●	●	●	●	●
INTERIOR	●	●	●	●	●
JUSTICE	●	●	●	●	●
LABOR	●	●	●	●	●
STATE	●	●	●	●	●
TRANSPORTATION	●	●	●	●	●
TREASURY	●	●	●	●	●
VA	●	●	●	●	●

図 各省庁のスコアカード（一部）

(OMB) は、

- 1) 上記課題ごとに各省庁の達成度を評価しスコアカード(上図)を作成
- 2) その結果を来年度予算案作成に反映させ、予算教書で公表すると発表し、併せて評価基準を提示しました。

緑色：すべての緑色基準を充足

黄色：一部の緑色基準を充足、かつ赤色基準該当はなし

赤色：赤色基準のうち1つでも該当

その結果、本年2月に公表された「大統領予算教書」においては、下記の結果となりました。

○全26省庁中、緑色は、「全米科学財団(NSF)」の1項目のみ。

○黄色は19件、他の110項目はすべて赤色。(「オール赤」も12省庁)

予算教書では、この結果は「前政権から引き継いだ状態であり、今後改善される。こういう状態だからこそ、政府全体として重点的に取り組むべき課題として選定した。」と説明しています。

(参考) Office of Management and Budget, U.S. Budget FY2003.

<http://www.whitehouse.gov/omb/budget/fy2003/budget.html>

3 業績に関する情報の充実

こうして、戦略目標と業務運営の改善目標が明確にされると、政策・組織運営双方についての目標管理が可能となる。そしてそれにより、効果的・効率的に成果が達成されたかどうかは、最終的には顧客である国民によって評価される。そのためには、これらについて国民が適切な評価を行いうるよう十分な情報を提供することが必要である。政策チェックアップ(業績測定)をはじめとする政策評価は、有用な情報を収集し分析する手段として非常に重要である。この際、留意すべき点は、行政が情報を供給者として開示するということではなく、顧客であり評価者である国民と双方向の対話を可能とするために必要な質の高い情報を提供しなければならないということである。

国土交通省においては、平成14年度末以降、政策チェックアップ、政策レビュー(プログラム評価)等についての結果を得ることになるが、これらの結果公表時には、実績値や目標達成の可否のみではなく、そのような測定、評価結果が得られた原因や考えられる外部要因など、関連する情報を幅広く盛り込むことが重要であると考えている。

さらに、達成される成果とそのために投入されるコストとの関係をわかりやすく明らかにすることは、国民への情報提供の中でも本来非常に重要なことである。予算制度との関係もあるが、可能なところから検討を加えていくことが必要である。しかしながら、GPRA施行後10年以上経過した米国においても、こうした取組みは必ずしも十分とは言えない。

また、さらに進んで業績測定や評価の結果を予算に適切に結びつけることが重要な課題である。これについては、米国でも、業績測定にあわせた予算の見直しはなかなか進んでいないのが現状である。なぜならば、業績指標としてアウトカム指標のみを設定している場合は、資源の投入(コスト)と成果(アウトカム)が現れるまでの間に相当の時間差があるのが通例であり、施策の実施と目標とするアウトカムの改善状況との因果関係が必ずしも明確ではない。また他省庁や州、地方政府等、他機関との関係も複雑で、指標に係る実績値の動向だけでは、議会における個別案件の予算審議に付す情報としては十分でないことなどが理由であると言われている。こうした問題に加え、評価結果と予算との関連性については、各種の制度上の問題点もある。しかし、我が国においても中期的な課題として検討していくことが必要である。

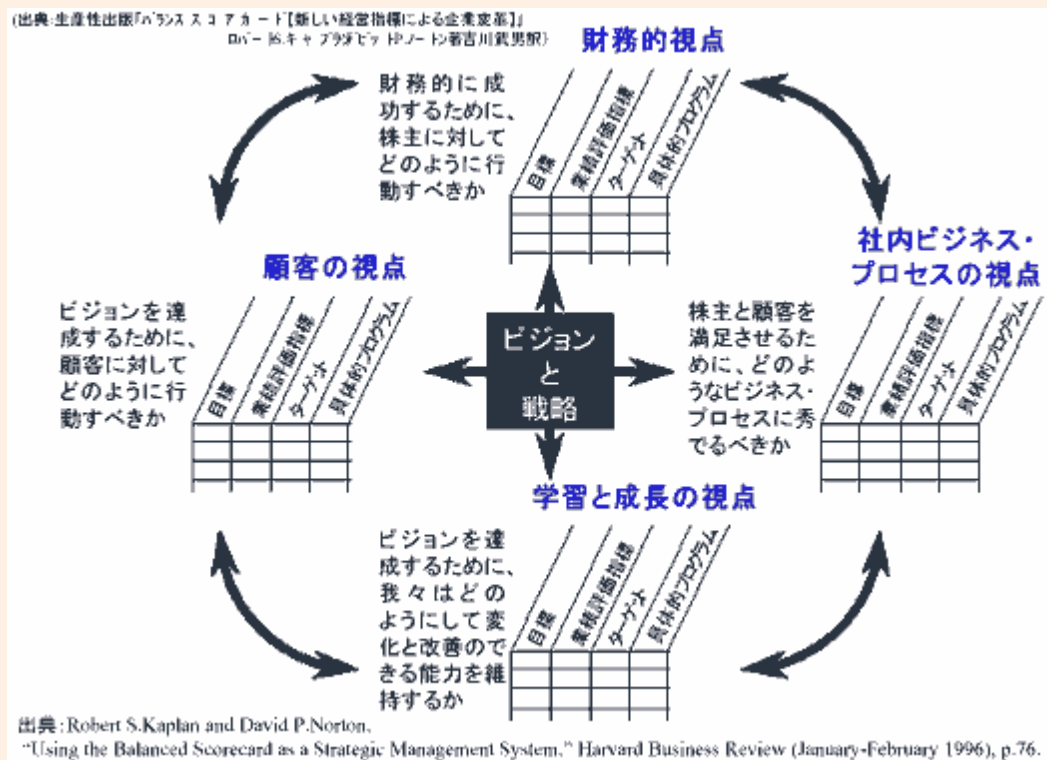
そもそも、業績測定等の評価結果と予算との関連性は、政策面での戦略と、予算も含めた業務運営面の改革とが一体化してはじめて意味のあるものとなる。これらを一体化した戦略経営においては、どのような業務にどの程度の資源を投入することで戦略目標を実現するかという方針が内包されているはずだからである。

なお、近年では、こうした戦略経営の内容を、組織の内外にわかりやすく示すための1手法として、バランス・スコアカード(コラム12)が多くの組織で活用され始めている。

コラム12: バランス・スコアカード(BSC)

バランス・スコアカード(Balanced Scorecard)は、ハーバード大学のロバート・キャプラン(Robert Kaplan)教授と民間コンサルタントのデイビッド・ノートン(David Norton)氏が開発した新時代の業績評価手法です。本として出版されたのが1996年ですので、まだ新しい手法ではありますが、すでに北米の民間企業の約半数が何らかの形で取り入れていると言われ、さらにこれを活用して、戦略重視の組織(Strategy-Focused Organization)として成功している企業は、JPモルガン、ヒューレット・パッカド、デュポン、GE等の有力企業を中心に500社以上にのぼると言われています。この手法が広まるにつれ、これは行政にも活用されるべきではないか、と考えられるようになってきています。(実際、連邦交通省の現業部門、ワシントン州、シャーロット市など、多くの行政組織で活用されています。)

バランス・スコアカードは、伝統的な財務の視点に加え、顧客、ビジネス・プロセス、学習と成長という4つの視点で企業の業績を見ていこうとするものです。これら4つの視点に指標、目標を設定して、短期的利益と長期的目標とのバランス、財務的目標と非財務的目標とのバランス、外部的視点(株主、顧客)と内部的視点(従業員)とのバランスを図りながら、企業変革を推進するツールとして活用していこうというものです。具体的には、図のようなフレームになります。



これらの4つの視点は、それぞれが関係しています。つまり、企業評価は「財務目標」によってなされるが、それに行き着くまでの上流からきちんとチェックするべきだ、というものです。最上流が、職員一人ひとりの意欲、動機付けで、これが「学習と成長」に反映されます。そうした職員により執行部門で活用されているのが「ビジネス・プロセス」です。この改善は、会社全体としてというより、各現場ごとの工夫でできるものです。そうした個人の努力や現場の改善によって、各部門が抱えるそれぞれの「顧客」の満足度を高めるよう努力します。そして、それらがあいまって会社全体の「財務」状況が改善する、という因果連鎖になります。

経営者が結果責任を負わされるのは常に「財務」によってですが、その経営者は、上流から下流までの流れをきちんと把握し、どこかで詰まっているのかどうかをチェックしないといけなのではないか、という発想です。

キャプラン教授はこれを飛行機のコックピットに例えています。パイロットは、各種計器を同時に見て、スピード、燃料、高度、方向等の情報を把握することで、飛行機を安全に操縦することができます。それと同様に、複雑な経営環境の下、企業を将来の競争優位へ導くためには、売上げや利益といった財務の計器だけではなく、多くの計器を見て経営判断をする必要があります。

さて、キャプランとノートンが当初想定していたのは、次のようなものでした。企業には、財務指標を改善するという究極の目標を実現するための企業戦略があるはずだ。それは、必ず上記のような、上流から下流までの一連の流れを変革させようとするもので、その戦略がうまく進んでいるかどうかの情報を経営者が正しく把握する、つまり業績評価を行うための（これが評価）手法がバランス・スコアカードである、というものです。ところが、実際に活用し始めた企業は、考案者の当初の想定を超えた活用をするようになりました。多くの企業はこれをマネジメントシステムの1つとして活用している、ということです。どういうことかということ、会社全体の戦略を、各事業部門、各課ないし現場、さらには職員一人ひとりまで「落とし込む」（cascading といいます）ための「共通のシステム」として使おう、ということです。教授の調査によると、大企業の経営者の多くが「会社全体としていい戦略を持っているのに、それが、会社全体に浸透していない」ということがマネジメント上の最大の悩みだと回答している。それで、まず会社全体の戦略をバランス・スコアカードにより、主要な業績指標（KPI）に具体的な数値目標をつけてわかりやすく示し、それにならって、各事業部門、各課ないし現場ごとに、それぞれのバランス・スコアカードを作る。それを作る過程で、自分たちの部署は、会社全体のこの目標を改善するために何が出来るかを考えるようになる、というものです。これはまさに「目標によるマネジメント（MBO）」の考え方そのものです。これが、キャプラン教授のいうバランス・スコアカード第2ステージ。さらに第3ステージがあって、教授はこれを「組織と変革のフレームワーク（Organization & Change Framework）」と呼んでいます。企業として、究極の目標は財務目標達成ではありません。それは使命（ミッション）達成のために結果として必要となるものです。戦略という以上は使命達成を念頭において、そのための具体的行動に向けた作戦をたてるものです。当然、そのためには是非とも達成しなければならない重要な目標をいくつかに絞り込むわけですが、その絞り込んだ目標を全体として解決するための戦略マップを書いて、それに貢献しない施策は整理し、逆に何が足りないかを考える。そうすることで、戦略で示した使命やビジョン（将来像）を実現するための、組織全体として最適なシナリオを構築する。バランス・スコアカードは、こうした一連の流れを踏まえた組織の見直し、マネジメント改革全体をカバーするものであるということです。

（参考文献）Robert S. Kaplan and David P. Norton (2002) *Strategy-Focused Organization*, HBS Publishing

4 全体最適を目指した業務の再整理

政策評価や、それを含むマネジメント改革は、それを推進する目的が、戦略目標を効果的、効率的に達成することにある。したがって、評価結果に基づいて具体的に有効性、効率性を改善する仕組みが作られていなければ所期の目的が達成できない。

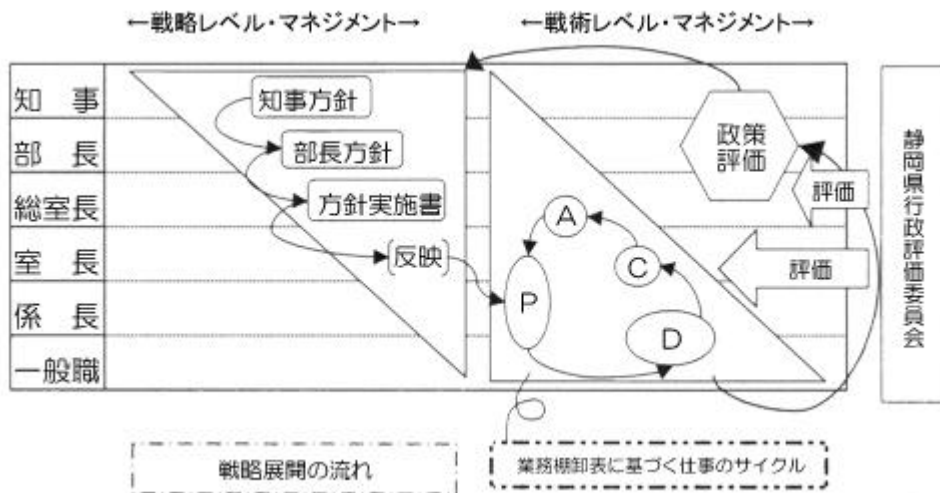
そのためにはまず、政策チェックアップ（業績測定）の結果を踏まえ、所期の目標を達成していないものを中心に改善策を検討することが必要である。特に当初の予想から大きく外れているものについては、政策レビュー（プログラム評価）を行って、目標達成度合やそれに対する諸施策の貢献度、外部要因等の掘り下げた分析・評価を行うことも必要である。

これらの評価結果を受けて施策等の見直しを行なうわけだが、その際、個々の施策や事務事業のみに着目するのではなく、アウトカム目標と手段の関係・位置付けを整理して、様々な評価情報を得ながら、全体としてより着実に目標を達成していくために施策・事業の組み直し・再整理、業務運営の改善を図ることが重要である。究極の目的は成果をあげることであり、個々の手段にすぎない施策、事業を個別に見直しても、狭い範囲での部分的改善がなされるのみである。手段である施策、事業の是非は全体の戦略の中で検討され、全体最適を図る視点から再整理される必要がある。

図6-1は静岡県庁における「目的指向型行政運営システム」を描いたものである。静岡県の場合、行政改革の目的を「節約」から「生産性の向上」へとステップアップさせ、戦略的な行政運営の仕組みの構築や簡素で効率的な行財政の仕組みの構築、職員の意識改革に取り組んでいる。その中核的手法である「業務棚卸」は、知事が提示する「戦略」にそって、各組織がその目的を達成するために実施する業務の作戦体系を樹木構造で示すもので、効果的・効率的な業務執行に向けた予算編成、組織再編の基礎資料として活用されている（コラム13）。

中期的には、こうした業務の再整理や業務運営の改善を繰り返すことにより、目的指向型の組織再編を検討したり、得られた情報や、周辺環境等の変化に対応して、目標自体の再整理が行われる必要がある。重点的戦略目標や目標間の優先順位の見直し、すなわち戦略自体の見直しが行われることとなる。

（図6-1）静岡県における「目的指向型行政運営」



（出典）静岡県ホームページ

コラム 13：静岡県業務棚卸表

「業務棚卸」とは、静岡県立大学の北大路信郷教授が提唱しているもので、静岡県などで実用化されています。

静岡県で作成されている業務棚卸表は、成果を確認しながら、仕事を効果的・効率的に進めていくための資料として、毎年、本庁の全ての係・スタッフで作成されているものです。これは県の仕事を進めていく上で、「何をどこまでやるのか」を具体的に示したもので、以下のような特徴があります。(静岡県ホームページより)

行政の目的を明確にしてあります。

係・スタッフごとに、目的を達成するための仕事の内容を全て書き出してあります。

目的とそれを実現するための手段を体系的に3段階で表現しています。

それぞれの項目ごとに目的達成度の評価の尺度、その実績、目標値、達成期限を「数値」で表しています。

具体的には、各業務を「目的と手段」の関係に基づいて分解していくことによって、下図のように「何のために(=目的)」「どのようなことを行うか(=目的達成のための手段)」の因果連鎖構造を明らかにしています。

第3章 世界に広がる出会いと連携

項目	目的	業務概要	所属名
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 1 総合交通体系の準備 ➤ 2 都市機能の高度化 ➤ 3 高度な情報通信体系の整備 ➤ 4 国内外との活発な交流 ▼ 5 世界に向けた情報発信 			
	<ul style="list-style-type: none"> ▼ (1) 地域個性の演出 		
	<ul style="list-style-type: none"> 魅力ある個性豊かな地域をつくるため 	市町村等が行う地域づくりプロジェクトの支援、地域づくりに関する情報提供・人材派遣等の総合的支援、ウォーキングの振興等を行い、魅力ある地域づくりを支援する。	総務部 市町村総室 地域振興室 地域振興
	<ul style="list-style-type: none"> 東海道などの街道の歴史・文化を活用して、まちづくりが、住民自身により行われる活力溢れた地域にするため 	県が中心となって行う拠点イベントの開催 市町村・民間団体・企業が行う地域イベントの募集・促進(エントリー制度) 街道を楽しむ仕組みづくり 広報宣伝 生活・文化部	生活・文化部 文化振興総室 東海道400年祭推進室 東海道400年祭
	<ul style="list-style-type: none"> ▼ (2) 静岡はつらつメッセージの発信 		

業務棚卸に際しては、現実に行っている全ての業務について、その究極の目的が何かを説明することで、組織が実際に追及している目的を捉えようとするとともに、その組織が本来追求すべき目的は何かということについてもチェックすることで、組織の目的を特定します。業務棚卸は、このように特定された目的を達成するための作戦体系(何をどこまでやるのか)を整理することに他なりません。

業務棚卸表は、業務の再整理はもちろんのこと、「目的指向型行政運営」の理念のもと、予算編成、組織再編の基礎資料として活用されています。実際、組織面では、目的別の部内再編成、組織のフラット化、業務量に応じた職員配置の弾力化等が実現しています。

(参考) 静岡県ホームページ <http://www2.pref.shizuoka.jp/all/gyotana.nsf/>

5 参加型による戦略のバージョンアップ

これまで繰り返し述べてきたとおり、政策の本来の評価者は顧客である国民である。国土交通省は、これまでの政策評価の制度の立案、運営にあたってその理念を大切にしている。業績測定、評価によって国土交通省が指向するのは、国民とのコミュニケーションであり、政策の企画立案、実施過程からその成果までを明らかにしつつ、質の高い情報提供を行うことによって、国土交通省の政策が真に国民本位のものとなることを目指している。

一方、国民を顧客又は利害関係者（ステークホルダー）にとらえて、より進んだ形で政策評価に取り込もうとする動きが見られる。県民参加型政策形成を目指す青森県の「政策マーケティング」はその代表事例である（コラム 14）。国土交通省においても、パブリック・インボルブメントを積極的に導入しつつ、各種計画等に顧客ニーズにより近い形のアウトカムの目標を盛り込む取り組みを行おうとしているところである。このようにして策定される諸計画で明らかにされる目標等を政策評価の体系に直接組み入れることにより、最終評価者である国民の視点が当初から組み込まれている評価軸を持つことになる。

さらにこうした考え方を推し進めると、国民は、第三者として評価を行うのではなく、目標設定の段階から当事者として参加するということになる。この場合、様々なアウトカムを求める多様な顧客・利害関係者と目標設定に当たってあらかじめ議論を重ね、その合意形成の結果としての目標についてどこまでを行政の責務とするかを含めて一種の契約のような形で確認し、国民（＝顧客・利害関係者）はその成果が実際にあがっているかどうか、結果に対するアカウンタビリティ（説明責任）を求めるということになる。利害関係者が評価の企画・実施から施策・事業の見直しまで可能な限り当事者として参画して行う評価は、参加型評価（Participatory Evaluation）とよばれ、既に欧米の ODA 評価などの分野において取り入れられてきており、国土交通省においても今後の政策評価の方向性を示唆するものと考えられる。これは、外部評価、内部評価という枠組の違いを超えるものであり、むしろ評価というものを何か異質な作業としてではなく、日常的なシステムに完全に組み込まれたものとして位置付けることにつながるものである。当初から国民の視点を踏まえた戦略目標を持ち、それを実行し、評価するという過程を確立することで、マネジメント能力の強化、アカウンタビリティの向上が図られる。そして、そうした過程を通じて、戦略はダイナミックな進化を遂げていくことになる。

コラム 14：青森県の政策マーケティング

「マーケティング」とは、企業活動において、消費者の潜在ニーズを把握し、そのニーズを満たす商品を開発・提供してゆくことです。青森県では、「政策」をいわば商品と捉えて、県民の生活上のニーズを把握し、それを満たすような政策を提供するための「政策マーケティング」というしくみづくりに取り組んでいます。政策マーケティングは、具体的には以下のように進められてきました。

「点検項目」の抽出と「評価指標」の設定・・・県民意識調査（5,000 人）やグループインタビュー（計 11 回）などを通じて県民の生活への満足度を把握し、27 項目の点検項目を抽出。さらに、それぞれの点検項目の達成状況を表す計 66 個の指標を設定。指標ごとの「めざそう値」「分担値」の設定・・・県内で活動している実務家・有識者の声をもとに、指標ごとの「めざそう値（目標値）」と、さまざまな主体間の「分担値（役割分担）」を設定。分担値を設定したのは、行政（県）だけでなく、個人や学校、NPO な

どさまざまな主体が分担して県民ニーズの充足に取り組んでゆくべきという考え方（「シェアード・アウトカム」）に基づいています。

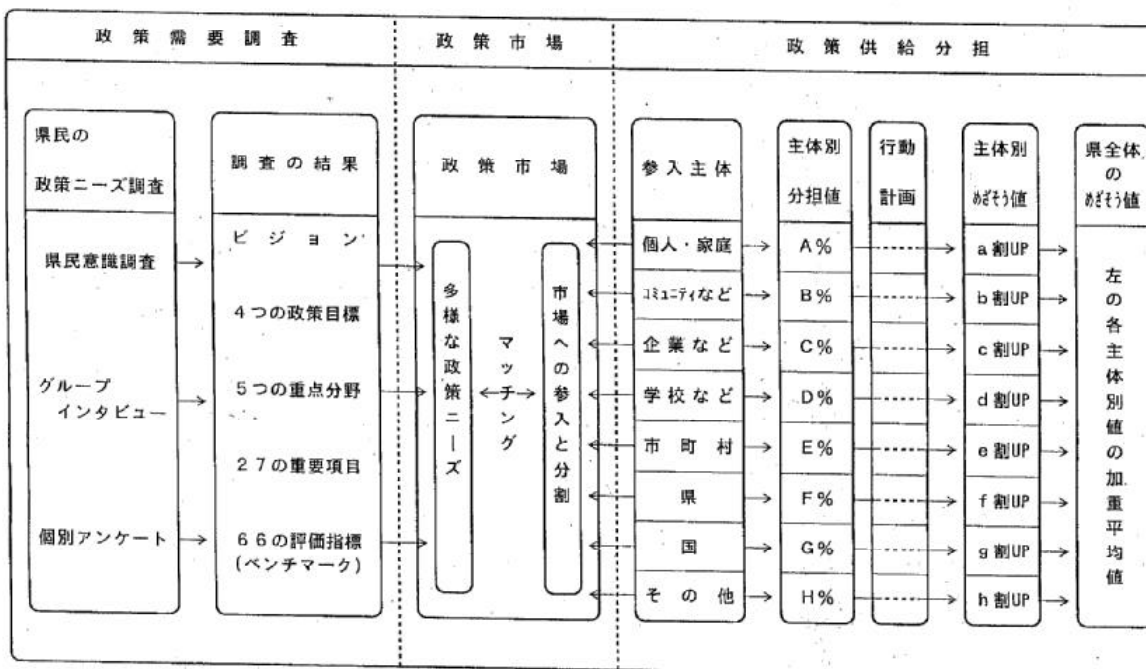
政策市場への「エントリー」の呼びかけ・・・各地でワークショップ等を開催し、「めざそう値」達成にむけた様々な主体の参加を呼びかけ。

指標のベンチマーキング・・・66個の指標の動きを定期的に測定。

政策マーケティングは、県の第三者機関である「政策マーケティング委員会」によって進められてきました。また、これらの取組を県民に対して分かりやすく示すため、「政策マーケティングブック」がこれまでに二度刊行されています。

青森県の政策マーケティングは、県民の「民意」をダイレクトに目標設定に反映させている点、また目標の実現に向けて、県のみならずさまざまな主体の参加を呼びかけている点など、これまでの行政評価や政策評価の枠組みを超えた、きわめて野心的な取組であるといえます。

図 政策マーケティング方式の全体構成（概念図）



(参考)「青森県政策マーケティングシステム」ホームページ

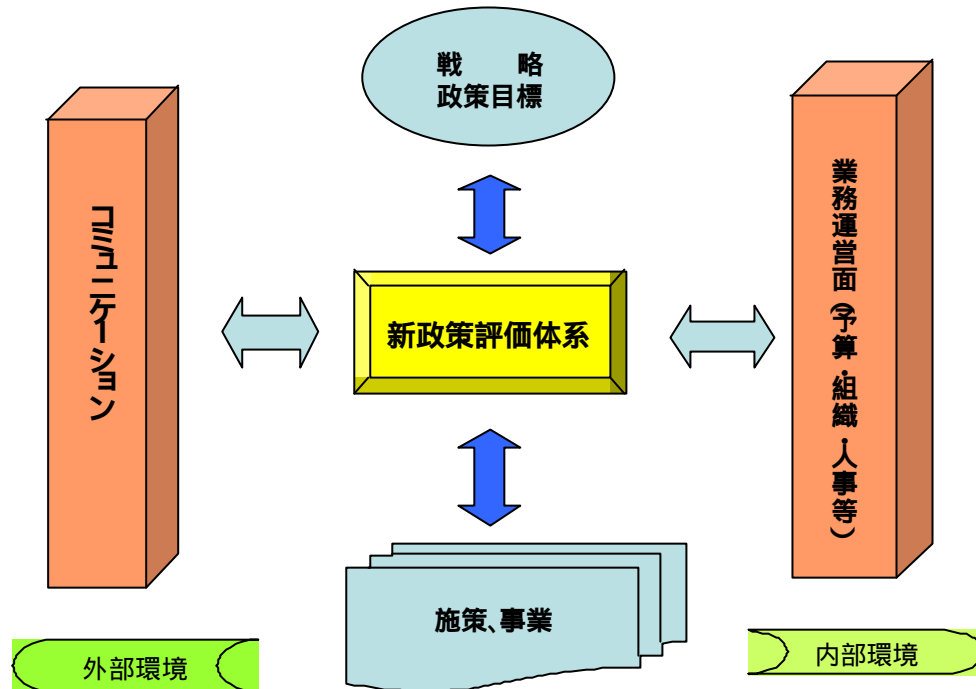
<http://www.pref.aomori.jp/koutyou/marketing/index.html>

第6章全体をまとめると、図6-2及び図6-3のようになる。

国土交通省の新しい政策評価体系は、戦略、政策目標を重視するものである。戦略や政策目標に照らして政策評価を実施することで、その結果を予算、法令等、施策・事業の見直しにつなげる。その結果、政策目標自体も見直される場合がある。これが「政策のマネジメントサイクル」と呼んだもので、図4-1に相当するものである。策定された戦略を前提にして、政策面の改善を図るものである。図6-2では、「戦略策定」から、一番下の「施策、事業」に至る上下の関係で示される。しかし、政策評価だけでは、どうしても限界があり、2で述べたように予算、組織、

人事等の内部マネジメント、すなわち業務運営面の改革と「車の両輪」で推進していく必要がある。これらを併せて「行政評価」とよばれる。一方、第1章で述べたように、政策評価はコミュニケーションツールである。本章3で述べた「業績に関する情報の充実」、5で述べた「参加型による戦略のバージョンアップ」等、国民とのコミュニケーションを推進するという観点から政策評価の充実を図っていく必要がある。

(図6-2) マネジメントシステムと評価



(参考文献) 星野芳昭「ガバメント・ガバナンスと行政評価システム」2001 公人の友社、古川俊一・北大路信郷「公共部門の理論と実際」2001 日本加除出版 を参考に国土交通省作成

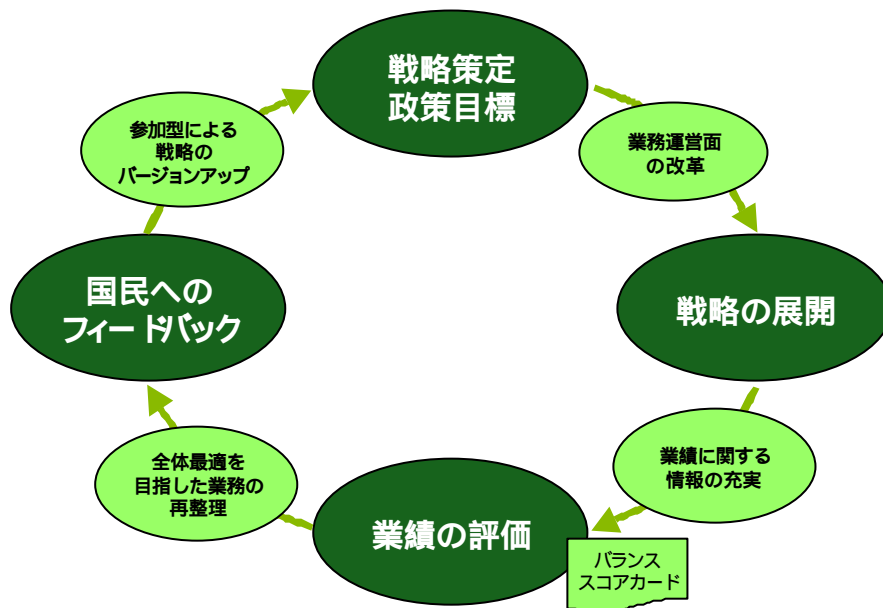
新しく導入した政策評価体系を、どういう視点で充実していくかという観点で課題を整理したのが図6-2であるが、もう少し大きな視点で、戦略を軸にした「大きなマネジメントサイクル」の確立ということも重要な課題である。これを示したのが図6-3である。「政策のマネジメントサイクル」を、日常的な地球の「自転」のようなものに喩えれば、これは「公転」に相当するものである。

1で述べたように、まず戦略の確立を目指した改革が必要である。政策評価からアプローチしているため、どうしても政策体系に関する戦略が先行しがちであるが、業務運営面の改革も併せて進め、トータルとしての「戦略経営」を目指すべき、としたのが2である。そうすると、3で述べたように、業績を評価するための視点がより広いものとなり、「目標によるマネジメント」を省の活動全般に広げることができる。(例えば、バランススコアカードのような手法が活用できる。)「評価と予算との関連性」等の課題も、こうした改革を通じて克服していくことになる。そうすることで、4で述べたように、単に個別の施策、事業を見直すということではなく、全体最適の中で、業務全体を再整理するということが可能になる。そして、そうした改善を繰り返し、かつ国民へのフィードバックを行うことで、目標自体の再整理につなげていくことができる。こうして戦略自体の見直しが行われることを5で述べたものである。

改革は、まず「できるところから」はじめることが必要である。政策評価の充実、さらに行政評価、アカウンタビリティの観点を重視することも短期的に取り組んでいく必要がある。一方で、真のマネジメント改革とは、国土交通省にとっての「大きなマネジメントサイクル」を確立することであり、中期的にはそれを目指していくことを、常に念頭におくことが重要である。

国土交通省は、こうした改革を通じ、政策評価に関する「トップランナー」のみならず、マネジメント改革についての「トップランナー」を目指していきたい。

(図6-3) 戦略を軸にしたマネジメント改革



第 部 平成 13 年度における政策評価の実施状況等

第 部では、平成 13 年度に実施した政策評価結果等について紹介する。なお、行政評価法施行前であるため、評価結果は、行政評価法第 10 条に基づく評価書には該当しない。平成 14 年度以降は、法の定める記載事項に沿って、評価書を作成していくことになる。また、同様に、政策への反映状況についても、同法第 11 条に基づくものではない。したがって、その様式や記載事項等についても、あらためて検討していくこととしている。

第 1 章 政策アセスメント（事前評価）

1 平成 13 年度における取組の概要

平成 13 年 8 月に、国土交通省で初めての事前評価を行った。具体的には、平成 14 年度予算概算要求、税制改正等に係る 38 項目の新規施策について、事前評価を行い、省議において事前評価書を決定した。また評価結果は、8 月末の予算概算要求、税制改正要望等に反映させるとともに、インターネット等により公表した。

事前評価にあたっては、それぞれの施策について、以下のことを明らかにした。

アウトカム目標、関連する指標等

目標と現状のギャップ、その原因、現状の改善に向けた課題は何か

課題を解決するために当該施策の導入が必要であること（必要性）

当該施策の効果が大きいと見込まれること、他の代替手段に比べ効率的であること（効率性）

当該施策が目標実現にどのように寄与するか（有効性）

特に、施策の必要性については、論理的分析手法（ロジカル・フレームワーク）を導入し、「目標と現状とのギャップ」「その原因の分析」「現状を改善するための課題の特定」「導入する施策の具体的内容」の 4 つのステップに沿って論理的に説明することとした。

その後、平成 14 年 6 月には、予算の国会成立等を踏まえ、8 月に作成した事前評価書に必要な修正を加えたほか、法律改正等に関連する事前評価書を含めた形で取りまとめた。新規施策は計 45 項目である。また同時に、事前評価結果の政策への反映状況についても取りまとめた。

なお、事前評価は、評価票の内容だけではなく、その作成作業を通じた職員の「学習」のプロセスが重要である。前述のロジカル・フレームワーク方式による必要性の分析や、該当する政策目標・指標についての検討を通じて、職員一人ひとりが論理的な分析能力を高め、目標によるマネジメントの考え方を身につけることができるよう留意した。

2 評価結果

平成 13 年度に新規に導入した施策に係る事前評価書の内容は次ページ以降の表 1 - 2 のとおりである（施策一覧は表 1 - 1）。なお、平成 13 年 8 月時点の事前評価書については、インターネット上に掲載してあるので、そちらを参照されたい。

3 政策への反映状況

事前評価結果に基づいて、表1 - 3のような措置を講じ、政策の企画立案に反映させた。
なお、施策ごとの措置状況報告票の作成にあたっては、次の点に留意した。

- ・ 政策判断は、個々の施策の評価結果を踏まえた総合的・大局的な判断であることから、本報告票は、事前評価票のように課レベルではなく、局として記述した。
- ・ 評価は客観的な分析であるのに対し、政策判断は、意思決定であり、評価結果及び他の情報等を踏まえ、当該施策を導入することについて、局としてどのように優先性等の判断をしたのかを中心に記述した。(事前評価票と措置状況報告票で、意思決定過程を国民に明らかにすることができる。)
- ・ 評価結果に基づく措置時期、すなわち政策判断のタイミングは、省として当該措置を講じることを意思決定した時点になる。したがって、予算要求、税制改正要望に係る施策については、概算要求時点(平成13年8月)、法律・政令改正に係る施策については、当該法令の閣議請議の時点となる。これを踏まえ、「政策判断の理由」の項も、原則としてその時点での判断理由を記述した。

(表1 - 1) 事前評価対象施策一覧

- 1) 中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備
- 2) 土地の流動化・有効利用のための安定的な土地税制の構築
- 3) 貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化
- 4) 工場等制限制度の廃止
- 5) 民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充
- 6) 民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進
- 7) 連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充
- 8) 合流式下水道緊急改善事業の創設
- 9) 水道水源地域下水道緊急整備事業の創設
- 10) 既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入
- 11) 下水道との連携による地表面汚濁物質の新たな浄化対策の導入
- 12) 自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設
- 13) 流域貯留浸透事業の拡充
- 14) 高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善
- 15) 流下能力不足橋梁の改良方策の拡充
- 16) 既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化
- 17) 都市部の環状道路等の都市計画道路への低利子貸付制度の創設
- 18) 特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入
- 19) 建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化
- 20) 既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充
- 21) 建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化
- 22) 住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充
- 23) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設
- 24) 民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備
- 25) 建築物(非住宅)の省エネルギー化に向けた制度の充実強化
- 26) 新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度の創設
- 27) 空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充
- 28) 貨物鉄道事業の規制緩和に関する鉄道事業法の一部改正
- 29) 地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等
- 30) 低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設
- 31) 貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進
- 32) 自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築
- 33) 自動車の安全基準の強化
- 34) リコール制度の拡充
- 35) 不正改造車撲滅のための制度の構築
- 36) プレジャーボート利用環境の整備
- 37) 臨海部低未利用地の利用転換の促進
- 38) 循環型社会実現のための静脈物流システムの構築
- 39) 公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充
- 40) ニアミス事故再発防止安全対策の実施
- 41) 環境負荷の小さい幹線物流体系の構築
- 42) アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備
- 43) 豪雨水害・土砂災害対策のための気象情報の充実
- 44) AISを活用した次世代型航行支援システムの構築
- 45) 海上保安庁法の一部改正

(表1-2) 事前評価書

事前評価票【No.1】

施策等名	中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備	担当課	官庁営繕部営繕計画課 (特別整備企画室)
施策等の概要	中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え等)のPFI方式による整備のため、要求性能の取りまとめやVFM ^{注)} の算定など事業実施に向けた条件整備、PFI事業者の募集・選定を行う。 「平成14年度予算71,000千円」		
施策等の目的	○PFI方式を導入し、民間の資金やノウハウ等を活用することにより、更に効率的な官庁施設の整備・管理を目指す。また都市拠点の形成による都市の再生や、民間の事業機会の創出による経済の活性化に寄与する。		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上 14) 新たな市場の育成		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策の必要性	平成11年にPFI法が施行され、公共施設等の整備・運営における、当面の財政負担の軽減や更に効率的な対応、新たな官民のパートナーシップの構築など、PFI方式に大きな期待が寄せられているところであるが、国において本格的な導入は図られていない状況である。 (=目標と現状のGAP) この原因は、各事業の特性に応じた、PFIを導入するにあたっての定まった手法が、未だ確立されていないことによる。(=原因分析) このため、早急に手法を定めていく必要があるが、特に大都市圏において、民間施設と一体となって都市拠点を形成するような官庁施設について、PFI方式による整備により、都市の再生が期待されているところであり、その対応が必要である。(=課題の特定) 具体的には、中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備のため、要求性能の取りまとめやVFMの算定など事業実施に向けた条件整備、PFI事業者の募集・選定を行う。(=施策の具体的内容)		
社会的ニーズ	○民間の事業機会創出や都市再生を促すために、PFI導入の期待が高まっている。		
行政の関与	○国の行政機関の施設整備であり、行政としてPFI法に基づく適正な手続きを行う必要がある。		
国の関与	○官庁施設の整備である。		
施策等の効率性	○民間の資金やノウハウ等の活用により、国としての財政負担の軽減が図られるとともに、民間事業者の創意工夫による、効率的かつ質の高い整備・管理が期待される。 ○民間施設と一体となった都市拠点の形成が促され、民間需要の誘発も見込まれる。 他の公共施設分野での導入が期待でき、民間の事業機会を創出することにより、経済活性化への波及効果に寄与する。		
施策等の有効性	○官庁施設のPFI方式による整備のため、中央合同庁舎第7号館に係るVFMの算定、PFI事業者の募集・選定等を行い、PFIの導入を図ることで更に効率的な整備を行う。また、それにより民間の事業機会を創出すると共に、都市拠点形成による都市の再生に資する。		
その他特記すべき事項	緊急経済対策 平成13年4月6日(経済対策閣僚会議) 都市再生プロジェクト(第一次決定)平成13年6月14日(内閣官房都市再生本部) 注) VFM(支払に対して最も価値の高いサービスを供給するという考え方。PFI事業にVFMがあるというのは、民間事業者にゆだねることにより、公的財政負担の縮減を期待できること。)		

事前評価票【No.2】

<p>施策等名</p>	<p>土地の流動化・有効利用のための 安定的な土地税制の構築</p>	<p>担当課</p>	<p>総合政策局宅地課 土地・水資源局総務課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>土地税制に関し、取得、保有、譲渡の各段階において</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地・建物に係る流通課税（登録免許税、不動産取得税）の抜本的見直し（取得段階） ・ 特別土地保有税の抜本的見直し（保有段階） ・ 土地譲渡益課税制度の再構築（譲渡段階） <p>により、土地の流動化・有効利用を促進する。</p> <p>（平成12年度決算額）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 登録免許税 5,949 億円（うち土地分 4,621 億円、建物分 1,328 億円） ・ 不動産取得税 5,667 億円（うち土地分 2,548 億円、建物分 3,119 億円） ・ 特別土地保有税 425 億円 		
<p>施策等の目的</p>	<p>土地の流動化・有効利用の促進は、現下喫緊の課題である都市再生、経済活性化のための必要条件。このためには、土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制を抜本的に見直し、土地の流動化・有効利用に対する阻害要因を取り除くことが必要であり、これにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚に寄与する。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境、都市生活の質の向上 15) 公正で競争的な市場環境の整備</p>		
<p>関連する 業績指標</p>			
<p>指標の目標 値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>土地の有効利用を通じた都市の再生は、我が国経済にとって喫緊の課題であると同時に、中・長期的に取り組むべき構造的課題である。</p> <p>現在、都心部において多くの低・未利用地が存在しており、平成3年から8年の東京都特別区における量的推移（5,700ha→5,770ha）でも依然として解消が見られない。しかしながら、これらの土地は、その立地条件等にかんがみると、流動化を通じて、収益性・付加価値の高い敷地として利用転換・有効利用される可能性が見込まれている。</p> <p>これにもかかわらず、土地取引の低迷が10年間以上継続（売買による土地所有権移転登記件数は、平成元年の226万件以降、下落傾向にあり、平成12年には170万件と低迷）するなど、土地の流動化が進んでいないことから、依然として、低・未利用地のまま停滞している場合が多い。したがって、これらをも有効利用するためには、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みが必要である。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>土地税制は毎年度見直されてきているが、上記のような、土地の流動化のための抜本的・構造的な取り組みという視点での見直しは行われてこなかった。このため、現行の土地税制については、取得・保有・譲渡の各段階において、依然として右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした重課がなされている。具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 流通課税については、制度として、株式等他の資産に比べて不動産に対して重課されていること（例えば、株式は有価証券取引税の廃止により流通課税は課されていないにもかかわらず、不動産は登録免許税、不動産取得税、印紙税が課税）。さらに、土地に係る流通課税（固定資産税評価額を基準）については、平成6年度に固定資産税評価額の評価水準が上げられた結果、地価が下落しているにもかかわらず、実効税率が高止まりしていること等。 ・ 保有課税については、昭和40年代後半の地価高騰を背景として、 		

	<p>土地の投機的取引の抑制等を図るために創設された特別土地保有税が未だに存在していること等。</p> <ul style="list-style-type: none"> 譲渡益課税については、所得税本則である 1/2 総合課税と比べて重課になっていること。また、実態的に見ると、現在、資産デフレの進行によって土地譲渡益は大幅な減少傾向にあるにも関わらず、現行の分離課税では、所得税本則である 1/2 総合課税に比して譲渡益が低い部分ほど税負担が高くなってしまふこと等。 <p>こうした土地に対する重課は、市場を通じたあるべき資源配分を歪め、構造的に、土地の流動化・有効利用を阻害する原因となっている。(= 原因分析)</p> <p>本来、土地のような基幹的な資産についての税制は、資源配分を歪めないよう、他の資産に係る税制と比べても、出来る限り市場中立的であるべきである。バブル崩壊後の地価下落により「土地は有利な資産である」という国民や企業の意識は薄れ、我が国の土地市場は実需中心の市場へと構造的に変化していることにかんがみると、基本的には、土地の最適利用が市場メカニズムを通じてなされる条件は整いつつある。したがって、右肩上がりの地価上昇を前提に仕組まれた、市場の中立性を欠く現行の土地税制は、あるべき税制の観点から、抜本的な見直しを行う必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、長期安定的かつ市場中立的な土地税制を構築する観点から、土地・建物に係る流通課税の抜本的な見直し、特別土地保有税の抜本の見直し、土地譲渡益課税制度の再構築など、取得・保有・譲渡の各段階における土地税制の抜本的な見直しを行う。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>土地の流動化・有効利用及びこれらを通じた都市再生は、現下の経済状況において最重要課題の一つであり、これに関連する施策に対するニーズは非常に強い。</p> <p>今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測される中、これに対応した施策に対するニーズが強い。</p> <p>不動産業界等からは、土地税制の見直しについての要望が出されており、見直しにより、土地の流動化・有効利用が進むものと考えられる。</p>
行政の関与	<p>行政が直接関与するものではなく、一般的な土地税制の見直しを通じて、民間の土地市場における取引等を活性化させ、土地の流動化・有効利用を実現しようとするもので、民間活動の阻害要因を取り除こうとするものである。</p>
国の関与	<p>税制改正要望である。</p>
施策等の効率性	<p>不動産の取得・保有コスト等が軽減され、また、不動産に対する需要が増加することにより、不動産市場が活発化するとともに、土地の流動化・有効利用が促進される。</p> <p>利用価値の高い不動産を遊休地にしておくことは、得べかりし付加価値生産を放棄していることであり、国民経済的に見ても損失である。(経済企画庁「H9 経済白書」)</p>
施策等の有効性	<p>資源配分をゆがめない、市場中立的な税体系を構築することにより、中・長期的には、市場メカニズムを通じた土地の最適利用が実現される。短期的には、以下のプロセスにより、土地市場の活性化が図られる。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今後、不良債権処理等により土地の売却圧力が強まることが予測されているが、現在は買い手側の投資意欲の減退が大きいいため、土地市場における需給の大幅なミスマッチが生じている。したがって、土地市場を活性化させるためには、まず、需要サイドの施策を講じることが重要である。この観点から不動産に係る流通課税の大幅な見直しを行い、不動産に係る取引コストを軽減することにより、土

	<p>地の投資意欲を喚起する。</p> <ul style="list-style-type: none"> これと併せて、低・未利用地等を売却したくても出来ない者が多く存在する状況にかんがみ、その売却を円滑に進めるための支援措置として、土地譲渡益課税を軽減することにより、低・未利用地等が市場に円滑に供給されるよう誘導する。また、土地の譲渡益課税の軽減は、土地の利用に係る期待収益率を向上させることから、需要サイドの施策としても効果的である。 また、特別土地保有税の抜本的見直しにより、土地に係る取得・保有コスト（税額及び事務負担）の軽減が図られ、土地保有者の期待収益を向上させるため、土地投資に対する需要が喚起される。 <p>これらにより、優良な都市ストックの形成と景気浮揚というアウトカムが実現される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>地価の上昇が期待できなくなっている状況下では、これまで取得後のキャピタルゲインによって吸収できていた流通課税に対する負担感が増大しており、これが不動産の流動化に支障を与えているという指摘も踏まえ、負担能力という観点から負担水準の見直しを行う必要が生じている。（土地政策審議会意見とりまとめ(平成11年1月13日)）</p> <p>諸外国に比べ割高で、流動性を阻害している登録免許税、不動産取得税を撤廃する。また、土地の有効利用を促進する観点から、将来的には、建物と土地に対する保有税のバランスを是正するため、建物に係る固定資産税を軽減し、土地に係る固定資産税を引き上げることを検討する。（経済戦略会議答申(平成11年2月26日)）</p> <p>特別土地保有税（及び地価税）は、既に役割を終えており、税制の簡素化を図るためにも、廃止することが適当である。（東京都税制調査会答申「21世紀の地方主権を支える税財政制度(平成12年11月30日)」）</p> <p>地価、土地市場の動向等土地をめぐる環境の変化に対応して、バブルを契機に導入された制度、軽減税率や課税ベース等について、課税の適正、公平を踏まえ、土地政策の一環として速やかに検討する。（自由民主党平成13年度税制改正大綱）</p> <p>都市再生、土地の流動化の促進については、これに関連する施策・制度を総合的に推進する中で、これに対応する流通税など関連税制に係る有効な措置について、引き続き協議の上早急に結論を得る。（与党三党・税制協議会「緊急経済対策に係る税制上の措置（平成13年4月20日）」）</p>

事前評価票【No.3】

<p>施策等名</p>	<p>貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化</p>	<p>担当課</p>	<p>総合政策局複合貨物流通課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>貨物運送取扱事業に係る規制について、第一種利用運送事業の参入に係る許可制の登録制への緩和、第二種利用運送事業の幹線輸送機関への海運の追加、運送取次事業に係る規制廃止、運送利用運送事業の運賃・料金に係る事前届出制の廃止、運送取次事業に係る規制廃止等の合理化を行うとともに、事業改善命令の拡充等による事後チェック体制の整備や、利用運送事業に係る輸送の安全確保措置義務・誤認行為の禁止新設等の適正化を行うことを内容とする法律改正を行う。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの創出や迅速な事業展開が可能となるよう、参入規制や運賃規制等の緩和等を通じて競争を促進することにより利用者ニーズに即した物流サービスの実現や物流業の活性化、効率化を図っていくとともに、輸送の安全や利用者保護の確保等の社会的要請についても所要の規制を行うことによって適切に対応する。また、これらを事業改善命令等事後チェック体制の整備により担保する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>13) 物流の効率化 15) 公正で競争的な市場環境の整備 19) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>			
<p>指標の目標値</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>近年、情報通信技術を活用した多様かつ高度な物流サービスが展開されつつある中で、物流事業者は経済状況の変化に応じた効率的な物流サービスを提供することが求められており、貨物運送取扱事業者においても自らの経営判断により機動的かつ柔軟な事業活動を行っていくことが急務となっている。また、交通安全や消費者保護といった社会的要請はますます高まってきている。しかしながら、貨物運送取扱事業においては、市場の実態に即した迅速な参入や柔軟なサービスの提供が十分に行われず、機動的で柔軟な事業活動が阻害されており、また、事業者の積み付け不良などが原因で事故を起こす例も散見される。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>第一種利用運送事業については、今日では、その事業活動が市場に普及・定着し、一定のサービスレベルも確保されている一方で、貨物の集配運送を行わないものであるため、事業開始のために許可を要することは過剰な規制となっている。</p> <p>第二種利用運送事業については、幹線輸送機関として航空・鉄道のみが規定されており、海運の分野において一貫した輸送サービスを提供することができる事業者が法律上位置づけられておらず、そのようなサービスを提供するためには、船舶に係る第一種利用運送事業許可と貨物自動車運送事業法の許可を別々にとらなければならないなど、事業者にとって過大な負担となっており、また荷主にとっても、海運の分野においては一貫した輸送サービスを提供できる事業者が法律上明確に位置づけられていないために、一括した輸送の委託がしづらいなどの不都合が生じている。</p> <p>運送取次事業については、今日では、インターネットを利用した多様なサービスの提供などが進んでいるところであるが、自らは荷主に対す</p>		

	<p>る運送責任を負わないものであるにもかかわらず、利用者保護の観点から引き続き事業規制を課していくことは、このようなサービスの発達の妨げとなる恐れがある。</p> <p>運賃・料金については、貨物運送取扱事業はプロ対プロの取引が大半であり、運賃・料金は日々変化するものであるため、これらを事前に届け出ることが事業者にとって大きな負担となっており、運賃・料金設定の機動性が損なわれており、事前届出が過度な規制となっている。</p> <p>利用運送事業に附帯して行う貨物の荷造り、保管及び仕分けなどの作業については、適切に実施されない場合には実運送の輸送の安全を損なう恐れのある実作業でありながら、現行貨物運送取扱事業法上は、事業改善命令しか適用されず、積み付け不良などを未然に防ぐための直接的な手段が法律上規定されていない。(= 原因分析)</p> <p>このため、貨物運送取扱事業に係る各種の規制について、現在の社会経済状況に対応したものになるように見直す必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、第一種利用運送事業の参入に係る許可制の登録制への緩和、第二種利用運送事業の幹線輸送機関への海運の追加、運送取次事業に係る参入規制、運賃・料金規制等全ての規制の廃止、利用運送事業の運賃・料金に係る事前届出制の廃止、事業改善命令の拡充、利用運送事業者に対する一定の輸送の安全確保義務の賦課及び利用運送事業に関する誤認行為の禁止等を行う。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>事業者が機動的かつ柔軟な事業活動を行うことを可能とすることで物流の効率化を促進すること。また、その前提となる市場環境を整備すること。</p> <p>利用運送事業に係る輸送の安全や利用者保護を増進すること。</p>
行政の関与	<p>貨物運送取扱事業は貨物運送取扱事業法により規制されている事業であり、規制の見直しは行政が主体的に行うべき事項である。</p>
国の関与	<p>貨物運送取扱事業は全国的に行われている事業であり、その活動の円滑化・効率化のためには国により全国一律の規制が確保されている必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>本件施策の実施による追加コストは微少であるにもかかわらず、その実施により、公正で競争的な市場環境が整備され、貨物運送取扱事業者の機動的かつ柔軟な事業活動が可能となり、荷主利便の増進が図られるほか、輸送の安全も確保され事故の減少などに繋がる。</p>
施策等の有効性	<p>第一種利用運送事業の参入規制の登録制への緩和、第二種利用運送事業の対象輸送機関への海運の追加及び運送取次事業に係る規制の廃止により、既存事業者及び新規参入事業者による各輸送機関を柔軟に組み合わせた輸送サービスの提供が容易になり、また、運賃・料金に係る事前届出制の廃止により、事業者によるサービスに合わせた、創意工夫に富んだ弾力的な運賃・料金の提供が可能となる。</p> <p>また、利用運送事業者に対する一定の輸送の安全確保義務の賦課及び利用運送事業に関する誤認行為の禁止等により、貨物の荷崩れを防止するための措置、貨物の取扱いに関する従業員に対する適切な指導などが行われ、利用運送事業に係る輸送の安全や利用者保護の充実が図られる。</p>
その他特記すべき事項	<p>規制改革推進3か年計画(平成13年3月閣議決定)において、貨物運送取扱事業の参入規制については、「第一種利用運送事業の参入規制について、許可制の登録制への緩和等政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」「運送取次事業の参入規制につい</p>

て、政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」こととされ、また運賃・料金規制については、「貨物運送取扱事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で事後届出制とする方向で検討する」こととされている。

昨年、有識者による「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業に関する懇談会」を数度にわたり開催し、12月に報告書を作成している。

事前評価票【No.4】

施策等名	工場等制限制度の廃止	担当課	都市・地域整備局企画課
施策等の概要	首都圏の既成市街地及び近畿圏の既成都市区域における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図ることを目的として、一定規模以上の工場及び大学等の新增設を制限している工場等制限制度を廃止する。		
施策等の目的	工場等制限制度は、制度創設から約40年を経た今日、製造業従業者数や工場立地件数の減少等の産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等、社会経済情勢が変化する一方、環境に係る諸制度が充実してきており、その目的を達成する手段としての有効性・合理性が薄れてきていることから、これを廃止する。		
関連する政策目標	12) 国際競争力の強化 14) 新たな市場の育成 16) 産業の生産性向上		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>工場等制限制度は、首都圏の既成市街地及び近畿圏の既成都市区域における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図ることを目的として昭和30年代に創設されたが、制度創設から約40年を経過した今日、その目的を達成する手段としての有効性・合理性が薄れてきている(=目標と現状のGAP)。</p> <p>これは、製造業従業者数や工場立地件数の減少等の産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等、社会経済情勢が著しく変化した中、工場及び大学等の新增設は、既成市街地における産業及び人口の過度の集中の要因とはなりにくい状況になっていることによる(=原因分析)。</p> <p>したがって、工場や大学等の新增設を許可制により直接的に制限するという強い規制を支える前提条件が著しく変化してきている(=課題の特定)。</p> <p>このため、首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律及び近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律を廃止する。(=施策の具体的内容。)また、積極的に工場等の立地を促すものではないが、制限制度の廃止により、生き残りをかけた地域企業の増設という民間投資が起こることが考えられる。</p>		
社会的ニーズ	工業等制限制度が適用されている地域の中小企業においては、例えば、設計・金型・鍍金・試作など企業間分業ネットワークによる都市型産業集積の中で、多品種少量生産の対応のために必要な部門の増設ができないことから集積内での工場間連携に支障が生ずるなど、工業等制限制度が生き残りをかけた新たな試みに対し、制約要因となっており、これを除去する必要がある。		
行政の関与	本制度は、工場等の新增設を知事等の許可に係らしめている制度であるため、行政が関与する必要がある。		
国の関与	本制度は、法律に基づく制度を廃止するものである。		
施策等の効率性	<p>工場等制限制度を廃止した場合、既成市街地等に工場や大学が集中する可能性に配慮して、制度の枠組みを維持した上で、規制を緩和することも考えられる。</p> <p>平成11年3月に、臨海部を制限区域から除外する等の規制緩和を行った結果、知事等の許可を得ることなく新增設できるようになった工場43件(平成14年3月末までの約3年間)の調査結果は以下のとおり。</p> <p>43件の内訳は、新設9件、増設34件であり、増設が圧倒的に多い。</p> <p>新設の9件には、地方圏から制限区域内への新規立地案件はない。</p> <p>また、大学に関しては、若年人口の減少や、地方圏における進学機会が充実してきている。</p> <p>これらにより、工業等制限制度を廃止したとしても、工場及び大学等の新增</p>		

	<p>設は、既成市街地における産業及び人口の過度の集中の要因とはなりにくい状況になっている。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本制度の廃止により、例えば、地域の中小企業が、 産業構造の変化に対応して、停滞する事業分野の工場をスクラップし、IT、 バイオ等の成長分野に事業転換を図るために新規に工場を建てる、 新規に開発された製品を本格的に製造するため工場を拡張する ことなどが可能となると考えられる。</p>
<p>特記すべき事項</p>	<p>国土審議会答申（平成13年12月27日） 「工業(場)等制限制度は、首都圏の既成市街地及び近畿圏の既成都市区域における産業及び人口の過度の集中を防止し、都市環境の整備及び改善を図るという目的を達成する手段としての有効性・合理性が薄れてきており、廃止することが適当である」 規制改革推進3カ年計画（改定） 6(2)カ工業（場）等制限法の廃止【平成13年度中に措置（検討結論）】 「首都圏及び近畿圏の既成市街地等における産業及び人口の過度の集中の防止等を目的として、一定床面積以上の工場や大学等の新增設を制限する工業（場）等制限法については、製造業従事者や工場立地件数の減少等産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等、社会経済情勢が著しく変化していることを踏まえ、これを廃止するための法案を第154回国会に提出する。」</p>

事前評価票【No.5】

施策等名	民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充	担当課	都市・地域整備局まちづくり推進課都市総合事業推進室
施策等の概要	<p>まちづくり総合支援事業について以下の拡充を実施。 個性豊かなまちづくりをより一層推進するためには、行政だけではなく、民間の発意による自主的で継続的なまちづくり活動と一体となって取り組みを進めていくことが必要であり、このため、民間によるまちづくりを促進するため、まちづくり活動への支援の明確化等を図る。 【予算額 : まちづくり総合支援事業費66,000百万円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	民間による自主的、自立的なまちづくりへの参画を推進する		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積 17) 1人あたり都市公園面積 18) 下水道普及率 19) 都市内の都市計画道路の整備率 20) 都市空間形成河川整備延長		
指標の目標値等	16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積：1500ha(平成13年度～17年度) 17) 1人あたり都市公園面積：9.5㎡/人(平成14年度) 18) 下水道普及率：66%(平成14年度) 19) 都市内の都市計画道路の整備率：60%(平成14年度) 20) 都市空間形成河川整備延長：40%(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>欧米諸国では、まちづくりへの住民やNPOの参画がシステム化され、個々のまちの特性に応じた成熟したまちづくりを行うことが主流となっている。</p> <p>例えばイギリスでは市民参加の規定等の整備が進み、住民、企業、行政の組織体によってまちづくりが行われ、多様なNPOが活躍している。アメリカにおいても、コミュニティ開発包括補助金を始めとして住民等と行政の協力によるまちづくりへの支援制度が存在し、公共と民間とのパートナーシップによるまちづくりが普及している。</p> <p>一方、我が国においては、住民側にまちづくりNPOの設立等意識の高まりが見られるほか、行政側においても、まちづくりにあたって住民との対話を重要視するようになってきた。しかし、これらはあくまで行政主導によるまちづくりの一環であり、住民側による自主的、自立的なまちづくりと言えるまでには至っていない。</p> <p>このことは、また、我が国の都市が画一的で、欧米諸国に比べ個性に欠けると言われる一因ともなっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>民間のまちづくりへの参画を促し、個性豊かなまちづくりを進めるためには、行政サイドにおいて、民間に対する適切な人的、経済的支援を行いつつ、民間の主体的な取り組みを育むことが必要であるが、その為の支援体制が不十分であった。(=原因分析)</p> <p>従来より、まちづくりに住民意見を反映させるため、説明会の実施や意見交換の場を設けるなどの取り組みを行ってきたところであるが、今後は、住民等の参画による真に個性豊かなまちづくりを行うためには、計画策定から事業実施まで、民間の自主的、自立的(主体的)取り組みを総合的に支援し、またこれと行政のまちづくりを一体的に実施していくことが必要である。(=課題の特定)</p> <p>計画策定から事業実施まで、地域が主役の総合的なまちづくりをパッケージで支援する「まちづくり総合支援事業」について、まちづくり活動推進事業等を創設し、住民やNPO等の民間によるまちづくり活動への支援を明確化する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	まちづくりのためのNPOが設立されるなど、住民のまちづくり参加への		

	ニーズが高まっている。
行政の関与	民間のまちづくりへの参画が今日のまちづくり行政の課題となっている。
国の関与	国庫補助事業の拡充要望である。
施策等の効率性	民間の事業へ支援を行うことで、民間のまちづくりへの参加が促進され、住民が求める真に必要な事業を、民間の資金やノウハウを活用して実施することができる。また、これにより、新たな民間需要を誘発する効果が期待できる。
施策等の有効性	地域が主役の総合的なまちづくりを目的とする「まちづくり総合支援事業」において、住民やNPO等の民間によるまちづくり活動への支援を充実し、民間の取り組みと行政の取り組みが一体となったまちづくりの先進的事例をつくることにより、これを起爆剤として、全国的なまちづくりへの広がりなど大きな効果が期待される。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.6】

<p>施策等名</p>	<p>民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進</p>	<p>担当課</p>	<p>都市・地域整備局 まちづくり推進課 都市計画課 市街地整備課 住宅局 市街地建築課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>民間活力を最大限に活用し、我が国の都市の再生を図るため、以下のとおり法制度を整備する。</p> <p>(1) 都市再生特別措置法の制定関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣に都市再生本部を設置（内閣官房所管） ・ 都市の再生の推進に関する基本方針等を策定（内閣官房所管） ・ 都市再生緊急整備協議会の設置（内閣官房所管） ・ 都市の再生に資する民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度の創設 【平成14年度予算額】国費100億円 ・ 都市計画等の特例の創設 ・ 都市再生特別地区内の一定の建築物について、住宅金融公庫の貸付条件を改善 <p>(2) 都市再開発法等の一部改正関係</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一種・第二種市街地再開発事業の施行者として再開発会社を追加 ・ 土地区画整理事業において集約換地を行う高度利用推進区の創設 ・ 再開発会社施行の市街地再開発事業、高度利用推進区を活用する土地区画整理事業等に対する国による無利子貸付け制度の創設 ・ 再開発会社が施行する事業に必要な税制の特例制度（地区外転出者の五千万円控除、登録免許税・不動産取得税の減免等）の創設 ・ 土地区画整理事業における高度利用推進区制度の創設に伴う課税の特例制度の拡充。 【平成14年度予算額】国費65.5億円 <p>(3) 建築基準法等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画の提案制度の創設 ・ 用途地域における容積率等の選択肢の拡充 ・ 容積率制限等を迅速に緩和する制度の導入 ・ 地区計画制度の見直し 		
<p>施策等の目的</p>	<p>「20世紀の負の遺産」といえる多くの課題が山積し、近年の急速な高齢化、情報化、国際化等の進展に十分対応できていない我が国の都市を、民間の資金やノウハウを活用しながら、21世紀に相応しい都市機能や居住環境を備え、歴史や文化を継承し、経済活力にも満ちあふれた都市へと早急に再生する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1 居住水準の向上 5 住環境、都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>1 誘導居住水準達成率 2 住宅に対する評価（満足度） 15 都心部における住宅供給戸数 16 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 17 1人あたり都市公園等面積 18 下水道普及率 19 都市内の都市計画道路の整備率 20 都市空間形成河川整備率</p>		

<p>指標の 目標値等</p>	<p>1 誘導居住水準達成率 50% (平成 15 年度) 2 住宅に対する評価 (満足度) 53% (平成 15 年度) 15 都心部における住宅供給戸数 100 万戸 (平成 8 年度 ~ 平成 17 年度の累計) 16 緊急に整備すべき密集市街地の解消面積 1,500ha (平成 13 ~ 17 年度) 17 1 人あたり都市公園等面積 9.5 m²/人 (平成 14 年度) 18 下水道普及率 66% (平成 14 年度) 19 都市内の都市計画道路の整備率 60% (平成 14 年度) 20 都市空間形成河川整備率 40% (平成 18 年度)</p>
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の経済活動の大部分が行われ活力の源泉である我が国の都市は、現在、20 世紀の負の遺産といえる多くの課題に直面しており、都市の再生は内政上の重要課題である。また、都市の再生のためには、1400 兆円に及ぶ個人金融資産をはじめとした民間の資金とノウハウを都市に振り向けることが必要であるが、現在民間の都市開発投資が振るわない状況にある。</p> <p>また、商業・業務地の高度利用、密集市街地の整備、職住近接の住宅供給、良好な環境の確保といった、全国各地域におけるまちづくりの多様な課題にも柔軟かつ迅速に対応することが必要である。</p> <p>しかしながら、現在、民間の都市開発投資は振るわない状況にあり、また、制度面についても、手続きの迅速化、選択肢の多様化が十分に図られていない状況にある。(= 目標と現状の GAP)</p> <p>民間による都市開発を通じた都市の再生、地域の多様な課題に対応したまちづくりを実現する上では、現在以下のような課題が存在するため、これらに対応した措置が必要である。(= 原因分析)</p> <p>大規模プロジェクトについては、特に事業実施の初期段階において、資金調達が困難であり、また、地方公共団体等による公共施設整備のタイミングが合わない。</p> <p>大規模プロジェクトを行う際には、関係地権者や地方公共団体等多方面との調整を要するが、その手続き上の事前明示性がない。</p> <p>地域特性に応じ民間の創意工夫を活かせる仕組みがない。</p> <p>都市の再開発について、木造密集市街地等の地区は権利関係が複雑であり、合意形成に時間を要する等の課題が存在する。</p> <p>地域の特性に応じたまちづくりを推進する上で、建築制限の選択肢が限られ、また、地区計画制度が複雑でわかりにくい。</p> <p>上記 ~ に対応するため、以下の課題に対応することが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>民間都市開発事業の立ち上げのため及び公共施設整備のタイミングをあわせるための支援を行う。</p> <p>市街地開発事業等に係る手続きを短縮化、明確化及び透明化する。</p> <p>民間の発意を適切なルールに基づいて都市計画に結びつける。</p> <p>ノウハウと資力・信用を有する民間事業者等による都市の再開発の促進を図る。</p> <p>地域の特性に対応したまちづくりが可能となるよう、建築制限の選択肢の拡充、地区計画制度の整理合理化を図る。</p> <p>具体的には以下の法制度を整備する。(= 施策の具体的内容)</p> <p>(1) 都市再生特別措置法の制定</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣に都市再生本部を設置 (内閣官房所管) ・ 都市の再生の推進に関する基本方針等を策定 (内閣官房所管) <p>以上により、国による特別措置を講じるための前提を整備。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市再生緊急整備協議会の設置 (内閣官房所管)

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市の再生に資する民間の都市開発事業に係る認定及び支援制度の創設（及びへの対応） ・ 都市計画等の特例の創設（及びへの対応） ・ 都市再生特別地区内の一定の建築物について、住宅金融公庫の貸付条件を改善（への対応） <p style="text-align: right;">【平成14年度予算額】国費100億円</p> <p>(2) 都市再開発法等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第一種・第二種市街地再開発事業の施行者として再開発会社を追加（への対応） ・ 土地区画整理事業において集約換地を行う高度利用推進区の創設（への対応） ・ 再開発会社施行の市街地再開発事業、高度利用推進区を活用する土地区画整理事業等に対する国による無利子貸付け制度の創設（への対応） ・ 再開発会社が施行する事業に必要な税制の特例制度（地区外転出者の五千万円控除、登録免許税・不動産取得税の減免等）の創設（への対応） ・ 土地区画整理事業における高度利用推進区制度の創設に伴う課税の特例制度の拡充（への対応） <p>(3) 建築基準法等の一部改正</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画の提案制度の創設（への対応） ・ 用途地域における容積率等の選択肢の拡充（への対応） ・ 容積率制限等を迅速に緩和する制度の導入（への対応） ・ 地区計画制度の見直し（への対応）
社会的ニーズ	都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進するため、内閣総理大臣を本部長とする都市再生本部が設置されるなど、都市の再生が喫緊の課題となっているとともに、都市再生本部、総合規制改革会議等に対し、民間事業者等からの要望が寄せられている。
行政の関与	都市の再生は経済構造改革に資する内政上の重要課題。
国の関与	国庫からの金融支援の創設を含む。 都市再開発法等の改正が必要である。 建築基準、都市計画制度に関連する事項である。
施策等の効率性	<p>(1) について</p> <p>認定事業に対して金融支援を講じて大規模プロジェクトの立ち上がりを支援することにより、期間面においても予算面においても低コストで民間都市開発事業を進めることができる。また、都市計画等の特例による事前明示性の高い仕組み、手続に係る期間の明示により、都市再生に資する都市開発事業等の積極的な実施が期待される。</p> <p>(2) について</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 再開発会社において、地権者は出資の範囲内でリスクを負担することとなることから、地権者の積極的な参加と地権者の利益とを確保しつつ効率的かつスピーディーな市街地再開発事業の実施が可能となる。 2. 高度利用推進制度の創設により、土地の高度利用を図る意向を有する地権者の申出に基づき、これらの者の土地を集約することで、高度利用を積極的に推進することが可能となる。 3. 都市開発資金の無利子貸付けや税制特例により、民間事業者の資金調達を支援すること、事業実施に伴う負担を軽減すること等が可能となる。 <p>(3) について</p>

	<p>容積率等の選択肢の拡充、容積率制限等を迅速に緩和する制度の導入、都市計画の提案制度の創設、地区計画制度の見直し等を行うことにより、多様化する地域のまちづくりの課題に柔軟に対応すること、民間事業者の事業リスクを軽減すること等が可能となる。</p>
<p>策等の有効性</p>	<p>(1) について 時間と場所を限って、認定事業に対して金融支援を講じることで大規模プロジェクトの立ち上がりを支援するとともに、都市計画等の特例措置を講じることにより、民間都市開発事業が促進される。</p> <p>(2) について 1・再開発会社は、資力・信用や事業実施能力が高いことから、権利関係が複雑な木造密集市街地や重要な公共施設の整備を伴うような大規模な地区における事業がより多く実施される。 2・高度利用推進区制度の創設により、まとまったオープンスペースを確保し、市街地環境の向上と土地の高度利用を推進することが可能となる。 3・都市開発資金の無利子貸付けや税制特例により、民間事業者による円滑な事業の実施が可能となる。</p> <p>(3) について 地域のまちづくりについての多様な課題に対応するため、都市計画の提案制度の創設、容積率等の選択肢の拡充、地区計画制度の見直し等を行うことにより、地域のまちづくりに対する取組を都市計画に積極的に取り込むこと、建築規制の柔軟な運用を行うこと等が可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 緊急経済対策（平成 13 年 4 月 6 日） ・ 都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向（平成 13 年 12 月 4 日都市再生本部決定） ・ 内閣総理大臣指示（平成 13 年 12 月 14 日） ・ 高齢化対策、環境対策、都市再生等、21 世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する第 1 次答申（社会資本整備審議会、平成 14 年 1 月） ・ 国際化、情報化、高齢化、人口減少等 21 世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか（平成 14 年 2 月 7 日社会資本整備審議会都市計画分科会中間とりまとめ）

事前評価票【No.7】

施策等名	連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充	担当課	都市・地域整備局 街路課
施策等の内容	<p>平成13年度に、連続立体交差事業における鉄道事業者に対する立替制度を創設。内容は、以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者による立替制度（立替期間：5年） ・鉄道事業者への低利貸付 <p>平成14年度は都市再生に資する連続立体交差事業を対象に本制度を拡充する。</p> <p>内容は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立替期間を5年以内から20年以内に延長 ・鉄道事業者への貸付率の向上 <p>【予算額： 道路事業費34,444億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	連続立体交差事業を推進し、踏切による交通渋滞の解消、事故の防止、地域分断の解消によるまちづくりの支援、都市の再生を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 7) 都市内渋滞の緩和		
関連する業績指標	19) 都市内の都市計画道路整備率		
指標の目標値等	60%（平成14年度）		
施策等の必要性	<p>踏切による交通渋滞、踏切事故、地域分断は、都市の再生を阻害する要因として早急に解消すべき喫緊の課題となっている。</p> <p>特に、著しい交通流の遮断を引き起こしているボトルネック踏切[※]は、現在全国で約1000箇所も存在しており、経済・社会・生活に対し多大な悪影響を及ぼしている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>ボトルネック踏切の解消を進めるにあたり、大規模改良を担う連続立体交差事業において工期が非常に長期間にわたること（平均14年間）が、大きな隘路となっている。（＝原因分析）</p> <p>このため、連続立体交差事業において、これまで鉄道事業者による立替制度の創設等の対応を図ってきたところであるが、都市再生が特に喫緊の課題であることに鑑み、都市再生に資する事業について、更なる整備促進を図る必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、既存の立替制度の立替期間を5年から20年に延長するとともに、それに伴う鉄道事業者への貸付利率を低利子化することにより、事業促進を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>遮断時間や交通遮断量が著しい踏切は、全国に約1000箇所存在し、交通上のボトルネック踏切となっている。特に東京都など大都市における交通遮断は著しい状況。</p> <p>都市再生プロジェクト選定の対象となりうるテーマ（ボトルネック踏切の緊急解消）に位置づけられており、喫緊の課題。</p> <p>地方公共団体からは、ボトルネック踏切の解消に対する要望が多数来ている。</p>		
行政の関与	鉄道事業者との連携を図りながら、まちづくりと一体となって整備を推進するために、行政の関与が必要。		
国の関与	国庫からの貸付制度の拡充である。		
施策等の効率性	立替期間の延長及び貸付率の向上を講じることにより、連続立体交差事業が促進され、事業全体の工事期間の短縮が可能となる。		

	<p>その結果、ボトルネック踏切により発生していた交通渋滞、踏切事故、市街地の分断の解消が前倒しされ、それに伴う周辺の都市基盤整備や市街地の再編が前倒しされる。</p> <p>これらの整備を受けて、さらなる民間都市開発が誘発され、大きな経済効果を生むことにより、都市再生の推進に寄与。</p> <p>効果例：JR中央線連続立体交差事業により、ボトルネック踏切17箇所を含む、18箇所の踏切を一挙に除却。たとえば小金井街道踏切においてはピーク時遮断時間53分の踏切を解消し、最大渋滞長300mの渋滞を解消。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>ボトルネック踏切の解消には、連続立体交差事業が効果的であり、国として積極的に事業進捗を図る必要がある。</p> <p>しかし、現行の立替及び貸付制度は、立替期間が短く、貸付率が低いことから、多くの事業路線を抱える地方公共団体にとって事業促進を図るためには不十分である。</p> <p>これを受けて、立替期間の延長及び貸付率の向上を講じることにより、複数の連続立体交差事業を実施する地方公共団体においても、事業の前倒し執行が可能となる。</p> <p>これらの制度拡充により、事業全体の工事期間の短縮が可能となり、ボトルネック踏切の解消が全体的に前倒しされる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>連続立体交差事業については、ボトルネック踏切の緊急解消が、都市再生本部の「プロジェクト選定の対象となりうるテーマ」に位置づけられており、政府として緊急に取り組むテーマとして掲げられている。</p> <p>踏切道改良促進法決議にあたり、</p> <p>衆) ボトルネック踏切を今後10年間で半減することを目標に、当面5年間着実に実施できるよう努めること</p> <p>参) ボトルネック踏切は今後10年間で半減させることを目標に、当面の5年間は、国土交通大臣の迅速な指定、裁定制度の活用等により積極的な事業の実施に努めること</p> <p>との付帯決議がなされたところであり、事業のより一層のスピードアップが求められているところ。</p> <p>注) ピーク時間の遮断時間が40分以上、あるいは、踏切交通遮断量(1日交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上</p>

事前評価票【No.8】

施策等名	合流式下水道緊急改善事業の創設	担当課	都市・地域整備局 下水道事業課
施策等の概要	<p>降雨時に未処理汚水が公共用水域に越流する合流式下水道について、地方公共団体にて「合流式下水道緊急改善計画」(対象地区の概要、整備目標、事業内容と年度計画等)を策定し、当該計画に位置づけられている事業内容(雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等)を補助対象とすることによって、改善対策を計画的かつ緊急的・集中的に推進する。 【予算額：581,125百万円(目録：公共下水道事業費補助)(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>合流式下水道を緊急的に改善することにより、都市内における水環境の改善、快適性の向上及び、公衆衛生の改善を行う。</p>		
関連する政策目標	8) アメニティ豊かな生活環境の形成		
関連する業績指標	30) 合流式下水道改善率		
指標の目標値等	15% (平成16年度)		
施策等の必要性	<p>都市における良好な水環境に対するニーズが年々高まっているにもかかわらず、東京湾におけるオイルボール問題等、水質の汚濁や悪臭の発生等の被害が発生しているのが現状である。(=目標と現状のGAP) その大きな原因として、雨天時に未処理汚水が流出し、有機物等による水質汚濁等を構造的に引き起こしている合流式下水道が改善されず存置されていることが挙げられる。特に、従来から補助対象となっている主要な部分については若干改善がなされているが、それ以外の大部分については、補助対象となっていないため、地方財政力の問題等もありほとんど改善がなされていないのが現状である。(=原因分析) 合流式下水道からの未処理汚水の流出は、当該地域の問題に止まらず、下流域等を含めた広域の水域に影響を及ぼすことから、水質汚染の深刻な状況をもふまえ、主要な部分以外の施設についても国として緊急的な改善措置を促進することが必要である。(=課題の特定) 具体的には、雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等について、補助対象を拡充し、改善を促進する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	近年、雨天時における都市内や沿岸部の水環境悪化が社会問題化している。		
行政の関与	下水道事業は都道府県、市町村が国の補助を受けつつ実施されるものである。		
国の関与	補助対象の改善要望である。		
施策等の効率性	<p>雨水吐口の改善、滞水池の設置等ポイント的な対策により、放流先である河川、海域といった広域の水域において、悪臭等の発生や水質汚染等の被害を防止するとともに、良好な水辺空間を創出することが可能となる。 緊急改善計画の対象地区においては、分流式と同等程度の効果を早急かつ低廉に発揮できることが期待される。 また、下水道事業全体としても、大きな民間需要誘発効果、雇用創出効果が見込まれる。</p>		
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、合流式下水道の緊急改善が促進され、合流式下水道の改善度合いが大きく向上し、未処理汚水の公共用水域への流出を防ぎ、水質の改善が図られる。		
その他特記すべき事項	<p>3大湾の水辺環境の改善に当たっては、関係部局(環境省、海上保安庁、港湾局、河川局等)と連携した一体的な調査及び事業を実施する。 合流式下水道の改善を緊急的・総合的に進めるため、学識経験者、関係省庁、地方公共団体が参画する合流式下水道改善対策検討委員会を設置し、平成14年3月に報告書がまとめられた。</p>		

事前評価票【No.9】

施策等名	水道水源地域下水道緊急整備事業の創設	担当課	都市・地域整備局 下水道事業課
施策等の概要	<p>上水道の取水口から上流に位置する下水道事業に関して、水道水源水域における水質保全を図るため、管渠の補助対象範囲を拡充することによって、下水道事業の普及促進を緊急的かつ重点的に推進する。</p> <p>【予算額： 726,141百万円(目録：公共下水道事業費補助、特定環境保全公共下水道事業費補助)(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>水道水質の安全性に対して懸念が生じてきている中、未処理汚水の垂れ流しを防ぐべく下水道整備を推進することにより、水道水源の水質を保全し、安全でおいしい水の供給を確保する。</p>		
関連する政策目標	9) 良質で安全な水の安定した利用の確保		
関連する業績指標	35) 水道水源域における下水道処理人口普及率		
指標の目標値等	60% (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>住民の安全でおいしい水を求めるニーズは年々高まっているにもかかわらず、水道水の異臭味被害等が発生している状況にある。 (全国の水道水に関する異臭味被害 平成9年645万人、平成10年812万人) (=目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、依然として水道水源域では下水道の普及が後れており、水道原水となる河川水の水質が改善されないことにある。特に、従来から補助対象となっている主要管渠の整備はある程度進んでいるが、末端部分については補助対象となっていないため、地方財政力の問題等もあり整備が遅れ、結果として垂れ流しとなっている汚水量が多い原因となっている。(=原因分析)</p> <p>水道水源域の水質の問題は、当該地域の問題に止まらず、下流の水道利用者も含め広域的に影響を及ぼすことから、現在整備が遅れている末端部分の管渠の整備促進について、国として促進を図る必要がある。(=課題の特定)</p> <p>上水道の取水口より上流に処理水を放流する下水道事業で、水道水源の水質保全を目的とした高度処理を実施している処理区の構成市町村で、実績補助対象率が基準より低いものについて、管渠の補助対象範囲を拡充する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	水道取水口の上流では多量の排水が垂れ流しとなっており、安全性に懸念があり、早急な改善が求められている。		
行政の関与	下水道事業は、都道府県、市町村が国の補助を受けつつ実施されるものである。		
国の関与	補助対象の改善要望である。		
施策等の効率性	<p>末端管渠までを含めた発生源の対策により、汚水の垂れ流しを解消することができ、下流の区間の広域な水域において、水質汚濁を防止し、安全でおいしい水を早期に供給することが可能となる。</p> <p>例えば京都府、近畿地方の水道水源である淀川水系の桂川下流域における下水道整備の進展に伴い、下水道普及率が80% (昭和61年) から98% (平成12年) に上昇した結果、桂川下流宮前橋地点の水質 (BOD75%値・有機性汚濁の代表的汚濁指標 当該地環境基準 3mg/l) は6.2mg/lから1.8mg/lまで向上し、水質の向上に大きく寄与する。</p>		
施策等の有効性	補助対象を拡充することにより、末端部分の整備が促進され、従来の主要管渠の整備と相まって、未処理汚水の垂れ流しが解消されるため、水道水源の水質の改善が図られ、安全でおいしい水が供給可能となる。		
その他特記すべき事項	小泉内閣総理大臣所信表明演説においても、「おいしい水、きれいな空気、安全な食べ物、心休まる住居、美しい自然の姿などは、我々が望む生活です。」と述べられている。		

事前評価票【No.10】

施策等名	既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>従来のダム管理のあり方を見直し、ダム・堰等の周辺における水環境の改善を図る施設整備のみを対象としたダム水環境改善事業を拡充し、既存ダム容量の活用を可能にすることにより、既存ダム容量を活用した維持流量の放流を行う制度を創設。</p> <p>(実施地点)釜房ダム 広瀬川無水区間 手取川ダム ダム下流無水区間</p> <p>従来の水利権のあり方を見直し、水利権量以上の取水を河川の流況が豊富なときに限って認めることにより、増取水による増電と維持流量放流による減電を合わせて行う仕組みを構築。</p> <p>(実施地点)信濃川 西大滝ダム、宮中取水ダム</p> <p>【予算額：ダム事業費2,791億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	取水による水枯れが発生し水環境が悪化している箇所における水環境の再生		
関連する政策目標	9)良質で安全な水の安定した利用の確保 24)良好な自然環境の保全、形成		
関連する業績指標	34)河川の流量不足解消指数 101)河川水質		
指標の目標値等	34)河川の流量不足解消指数 61%(平成18年度) 101)河川水質 85%(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>精神的豊かさを求める国民意識の変化により、生態系も含めた自然環境や景観などを重視する傾向にあるなかで、取水等により水枯れが発生し水環境の悪化が社会問題化するなど、水量豊かな河川を再生させることが求められている区間が多数存在。(=目標と現状のGAP)</p> <p>1級河川の減水区間 全国 1,551発電所 9,500kmの減水区間 (うち 267発電所 3,100kmはすでに解消済)</p> <p>従来、許可更新時に、資源エネルギー庁との「発電水利権の期間更新時における河川維持流量の確保について(ガイドライン)」により、利水者の協力のもと、最低限の維持流量の確保を行ってきたところであるが、こうした対応のみでは、依然高まる水環境に対するニーズの増大に対応できていない。(=原因分析)</p> <p>このため、ガイドラインでは対応が出来ない場合においても、利水者の協力を仰ぎつつ、河川行政として水無川対策に積極的に取り組むスキームの構築が必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、既存ダム容量を活用した維持流量の放流を行う制度の創設、増取水による増電と維持流量放流による減電を合わせて行う仕組みの構築。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	環境に対するニーズの高度化の中で、水量豊かな河川の再生を望む動きが活発化している。		
行政の関与	河川環境の整備と保全是河川行政の主要な目的の1つである。		
国の関与	1級河川指定区間外について国が施策を実施。1級河川指定区間ならびに2級河川については地方で実施。		
施策等の効率性	<p>本施策は、利水者に減電を生じさせずに維持流量を確保する方策として、すでに開発された施設のダム容量、河川の流量が豊富なときの流量を利用するものである。</p> <p>代替施策として考えられる、新規ダム建設による水量確保に比べコストもかからず、施設整備の必要もないこと等から効率的。</p> <p>既存ダム容量の活用の可能性のある箇所等において、本施策を実施することにより、緊急に維持流量の確保が必要な無水減水区間(約540km)のうち約300kmを平成18年度までに解消することが可能。</p>		
施策等の有効性	本措置により、維持流量放流に伴い通常発生する利水者の減電が発生せず、利水者に負担を強いることなく、維持流量が確保することが可能に		

	なり、清流が回復する。
その他特記すべき事項	施策の実施にあたって、利水者の理解を得ることが必要。

事前評価票【No.11】

施策等名	下水道との連携による地表汚濁物質の新たな浄化対策の導入	担当課	河川局河川環境課
施策等の概要	<p>河川浄化対策を行っている河川環境整備事業を使って、初期降雨時のノンポイント負荷（不特定の地表面上より集まる汚濁物質）を含む雨水排水を一時的に河川敷地内の調整池に貯留し、晴天時に下水道管路の空容量を利用して導水し、下水処理場の余剰能力を活用することにより、低コストで浄化を行う施策を導入する。</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における初期降雨時の汚濁した雨水排水を下水施設を活用して効率的に浄化することで、河川へのノンポイント負荷の流入を削減し、河川水質の改善を図る。</p>		
関連する政策目標	24) 良好な自然環境の保全・形成		
関連する業績指標	101) 河川水質		
指標の目標値等	85%（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>河川流域における下水道整備の進捗等により、河川の水質は一時期に比べて格段に改善をみてきたが、利根川や江戸川など首都圏を中心に、依然として環境基準を満足していない状況が見られる。（＝目標と現実のGAP）</p> <p>これは、地表の汚濁物質が河川に直接流れ込んでしまうことが、大きな原因のひとつと考えられる。（江戸川では河川への流入負荷の20%がノンポイント負荷（その他は、生活雑排水等下水道整備に対応可能となる負荷））（＝原因分析）</p> <p>このため、地表汚濁物質の5～6割を含む降雨初期の雨水排水を効果的に浄化する方策の導入が必要となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、河川浄化対策を行っている河川環境整備事業を使って、初期降雨時のノンポイント負荷を含む雨水排水を一時的に河川敷地内の調整池に貯留し、晴天時に下水道管路の空容量を利用して導水し、下水処理場の余剰能力を活用することにより、低コストで浄化を行う施策を導入する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	利根川や江戸川など首都圏の河川を中心に、依然として環境基準を満足していない状況がみられる。		
行政の関与	道路面など地表面の汚濁物質を主体とするノンポイント負荷は、排出源が特定できないことから、行政において対処せざるをえない。		
国の関与	河川環境整備事業(直轄・補助)により実施する。		
施策等の効率性	<p>これまで未処理で河川に流出していたノンポイント負荷を効率的に処理することが可能となり、最大で全流域から出てくる負荷量の10%程度を削減することができ、大きな事業効果が期待できる。</p> <p>下水道管路、下水処理場に余剰能力があるときに、これを利用して浄化するため、河川事業において浄化施設を建設する必要がない。このため例えば江戸川では約80億円の浄化施設の建設費が不要となるなど、大幅なコスト縮減につながる。</p> <p>江戸川における利根運河のノンポイント負荷対策では、調整池等の建設費にかかる年費用が約8.6億円、利水障害回避費用軽減、取水制限回避による被害軽減の年便益が約15.5億円となる。（B/C=1.8）</p>		
施策等の有効性	<p>全雨水流出量の1～2割程度にすぎない降雨初期の雨水流出によって、道路面など地表面上の汚濁物質の5～6割が河川に流出していることから、初期降雨時における汚濁物質の濃度の高い雨水排水を、一時的に貯留しておき、下水処理場に余裕がある時に、これを処理して河川に排出することにより、ノンポイント負荷を効果的に削減することができる。</p>		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.12】

施策等名	自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設	担当課	河川局 河川環境課
施策等の概要	<p>自然環境保全の目的から抜本的に事業が行えるよう、河川環境整備事業(直轄・補助)の中に自然再生事業を創設し、もって生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川やウェットランドの再生を図り、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどの対策を実施。</p> <p>予算要求：河川環境整備事業費(直轄・補助)の事項について自然再生事業を創設</p> <p>「河川浄化事業」(水質) → 「河川浄化事業」(水質) 「河道整備事業」(自然環境) → 「自然再生事業」(自然環境) 「河川利用推進事業」(親水) → 「河川利用推進事業」(親水) 「河川利用推進事業」(舟運等) → 「河川利用推進事業」(舟運等)</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>自然と共生する社会の実現に向け、生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川や湿地環境(ウェットランド)の再生を図る。</p>		
関連する政策目標	24) 良好な自然環境の保全、形成		
関連する業績指標	99) 河川における人工的な水際率 102) 湿地の再生面積		
指標の目標値等	99) 河川における人工的な水際率 34%(平成18年度) 102) 湿地の再生面積 300ha(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>絶滅の危機に瀕している生物の種数は年を追うごとに増加しており、このような植物、鳥類の約2割が河川周辺等の湿地環境(ウェットランド)に依存している状況にある。絶滅危惧種の保全の観点からも、自然河川やウェットランドの保全・再生が重要であるが、これまでの約100年間で河川及びその隣接地における湿地の約6割に相当する約8万haが喪失している。(=目標と現実のGAP)</p> <p>これは、これまでの開発の進展等に伴う湿地の大幅な減少が大きな要因と考えられ、行政としても開発ニーズの高さを踏まえ、湿地の再生などによる積極的な対策をとってこなかったためである。(=原因分析)</p> <p>これまで、河川行政としては、河道整備等に併せてワンド整備や瀬や淵の保全などを行ってきたが、自然環境保全の目的から抜本的な対策を行う事業制度が無かったため、事業制度の見直しが必要となっている。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、自然環境保全の目的から抜本的な事業が行えるよう、河川環境整備事業(直轄・補助)の中に自然再生事業を創設し、生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川やウェットランドの再生を図るため、河川の蛇行復元や河畔林の整備、乾燥化傾向のある湿地の冠水頻度を増加させることなどの対策を実施する。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	国民の自然環境に関する意識が高まっている中、絶滅の危機に瀕している生物種数は増加の一途をたどっており、生物の良好な生息・生育環境であるウェットランドの再生について抜本的な対策を講じなければならない。		
行政の関与	河川環境の保全は河川行政の主要な目的の一つである。		
国の関与	自然再生事業の創設と直轄河川における取り組み。		
施策等の効率性	<p>絶滅の危機に瀕した鳥類や植物の2割はウェットランドに依存するなど、湿地は生物の良好な生息・生育環境として重要であり、また渡り鳥にとって貴重な越冬地、中継地であるため、湿地を再生することによる効果は大きい。</p> <p>河川及びその隣接地はそもそも低地帯であり河川の氾濫原であることが</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>ら地形的にも容易にウェットランドの再生が可能である。 これまでは自然環境保全対策は治水事業等従来事業にあわせて実施するか、河川環境整備事業の河道整備事業において個別に取り組むしかなかったが、自然再生事業の創設によりウェットランドの再生など抜本的な自然環境保全対策が実現可能となる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>1992年 生物多様性条約締結 1995年 「生物多様性国家戦略」が閣議決定 1997年 河川法改正（治水と利水に加え河川環境の保全と整備が法の目的に追加。） その他最近の動き <u>5 / 7</u> 小泉首相が所信表明演説において「自然との共生が可能となる社会の実現」を発言。 <u>5 / 29</u> 小泉首相が21世紀「環の国」づくり会議において「自然との共生が最も大事な課題の一つだ。環境関連にどう取り組むかが、小泉内閣として最も力を入れる部分だ。」と発言。 <u>6 / 26</u> 経済財政諮問会議が平成14年度予算において重点的に推進すべき分野として「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」を盛り込む。 <u>7 / 10</u> 21世紀「環の国」づくり会議の報告書において、「自然再生型公共事業の推進」などが盛り込まれる。</p>

事前評価票【No.13】

施策等名	流域貯留浸透事業の拡充	担当課	河川局河川環境課・治水課
施策等の概要	<p>都市水害対策として、都道府県又は市町村による流域貯留浸透施設の設置を推進するため、総合治水特定河川の流域にかかるものについて、補助対象となる施設規模の要件を引き下げる。</p> <p>(1)貯留浸透施設の新設 500m³ 300m³ (2)既設の暫定調整池等の改良 3000m³ 1000m³ 【予算額：河川事業費5,588億円(国費)の内数】</p>		
施策等の目的	<p>都市地域における流域貯留浸透施設の設置又は改良により、下流河川の洪水時のピーク流量の低減、下流河川周辺地域の内水の軽減によって、都市水害による浸水被害の軽減を図る。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	65) 床上浸水常襲地区内家屋数		
指標の目標値等	7万戸(平成18年度)		
施策等の必要性	<p>平成11年の福岡水害、平成12年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっている。しかし、総合治水特定河川における調整池等の貯留浸透施設の容量確保の目標達成率は、総合治水対策が始まってから20年を経てなお55%に留まっている。(=目標と現実のGAP)</p> <p>その原因としては、景気低迷等により民間開発が小規模化傾向にあり、開発規模に応じた最適な貯留浸透施設の規模も小規模となってきたが、従来大規模施設を対象として促進策を講じてきており、小規模施設に対する促進策は十分講じられてこなかったことがある。(=原因分析)</p> <p>このため、現下の情勢に鑑み、早期目標達成のため、小規模施設も含め設置を促進し、トータル量を確保していく必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、総合治水特定河川の流域にかかるものについて、流域貯留浸透事業の補助対象となる施設の要件を引き下げる。</p> <p>引き下げる範囲は、これにより補助対象施設数の大幅な増加が見込まれるとともに、一施設当たりの治水効果が見込まれる規模を考慮して決定する。</p> <p>(1)貯留浸透施設の新設 500m³ 300m³ (2)既設の暫定調整池等の改良 3000m³ 1000m³ (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	<p>開発が著しい都市地域において、不浸透域の拡大から都市型水害が頻発している。特に近年の集中豪雨による都市部の浸水被害に対処するためには、貯留浸透施設の整備推進や機能強化が必要である。</p> <p>開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋め立てられるケースもあり、町田市、横浜市等から、補助事業による機能保全対策が要望されている。</p>		
行政の関与	<p>民間で保有すべき部分：宅地開発要綱に基づく民間事業者による暫定調整池の設置と維持管理(市町村と管理協定を締結する場合)</p> <p>行政主導で整備すべき部分：流域貯留浸透施設の設置、暫定調整池の改良事業の実施、管理協定に基づく暫定調整池の管理指導</p>		
国の関与	国庫補助の拡充である。		
施策等の効率性	<p>総合治水特定河川において想定されている流域対策による流出抑制分を、ダムや河道などの施設整備によって対応しようとするれば、今後莫大な投資と長い時間が必要であり、また市街化が進展している流域では、現実には不可能である。</p> <p>流域貯留浸透事業は、公園や校庭、民間宅地などに貯留浸透施設を設置</p>		

	<p>したり、民間が所有する既存の暫定調整池を改良するものであり、用地買収を伴わず、少ない事業費で効果的な治水対策を行うものである。例えば鶴見川支川流域(10km²)におけるシミュレーション結果によると、1000～3000m³の暫定調整池40箇所のオリフィス改良、浸透機能追加など治水機能向上に要する年費用が約18百万円、年被害軽減額が約52百万円となる。(B/C=2.84)</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>流域貯留浸透施設は、都市域からの急激な雨水流出を抑制することで、下流の浸水被害を軽減するものである。</p> <p>補助対象となる施設の要件を緩和することで、現在補助対象となっていない小規模な施設の設置が促進され、雨水貯留容量、浸透機能の増加を促す。</p> <p>また、下流河川の能力に合わせた流出量の調整を行うなどきめ細かな対策が可能となり、都市型水害の軽減に、大きな効果が期待できる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>河川審議会中間答申「流域での対応を含む効果的な治水の在り方について」(平成12年12月19日)において、貯留施設等の機能の担保として、公的組織への移管、多目的化、民間管理施設への権原確保、貯留施設等の適正な設置、運用について推進すべきことを提言している。</p>

事前評価票【No.14】

施策等名	高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善	担当課	河川局 治水課 都市・地域整備局まちづくり推進課
施策等の概要	大都市において、計画を上回る洪水による壊滅的な被害を防御するとともに、快適で潤いのある水辺都市再生のための高規格堤防の整備を促進させるため、高規格堤防化に伴う新たな法面部の土地取得のための機動的な用地先行取得方策として、都市施設用地買取資金貸付金の拡充により機動的な取得方策を講じる。		
施策等の目的	社会、経済の中核となる大都市を計画を上回る洪水による壊滅的な被害から防御するとともに、川とまちが一体となった水辺都市再生を実現する高規格堤防整備を促進。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	20) 都市空間形成河川整備率 62) 水害危険度指標		
指標の目標値等	20) 都市空間形成河川整備率 40% (平成18年度) 62) 水害危険度指標 4.2 (平成18年度)		
施策等の必要性	<p>現在、高規格堤防整備区間は、首都圏、近畿圏の荒川、多摩川、淀川等6河川で、約800kmを整備する計画であるが、第9次治水事業七箇年計画(H9~H15)では、高規格堤防の整備延長として約45kmの目標としているが、平成12年度末までに約9km(全体では約16km)と、さらなる計画達成に向けさらなる整備促進が必要な状況となっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>高規格堤防は都市の安全性を向上させ、また、都市の機能を維持・増進させるものであり、市街地開発等のまちづくりと一体となって事業を促進しているものである。円滑な事業の推進のためには、高規格堤防化に伴う新たな法面部の土地の取得が事業実施のため不可欠であるが、近年、土地の買取要望があるものの、先行的な用地取得方策がなく、まちづくりと一体となった高規格堤防化の機会をこれまでに5地区程度逸機している。このような事態に、速やかに対応できないことが、整備が進まない大きな原因の1つになっている。(=原因分析)</p> <p>このため、高規格堤防化に伴う新たな法面部用地の買取要望に機動的に対処するための制度等の取得方策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、大都市において、計画を上回る洪水による壊滅的な被害を防御するとともに、快適で潤いのある水辺都市再生のための高規格堤防の整備を促進させるため、高規格堤防化に伴う新たな法面部用地の確保のための用地先行取得方策として、都市施設用地買取資金貸付金の拡充による機動的な取得方策を講じる。(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	洪水の被害が甚大なことが予想される首都圏、近畿圏において防災性が高く、良好な環境のまちづくりを推進することが必要。 また、高規格堤防事業の推進に関する用地先行取得について、沿川市町から強い要望がある。		
行政の関与	河川管理者として計画を上回る洪水から壊滅的な被害を防御する高規格堤防と良好なまちづくりを一体的に促進する必要がある。		
国の関与	都市施設用地買取資金貸付金の拡充の改正要望である。		

<p>施策等の効率性</p>	<p>○都市施設用地買取資金貸付金の拡充を行うことにより、買取要望に機動的に対応ができるため、地権者が第三者に分割譲渡することによる事業の長期化、及び新たな住居建設等による事業費（補償費）増加の事態を避けることができる。</p> <p>○高規格堤防を整備することによる、建築投資効果として、これまでの実績では高規格堤防整備の公共投資の4倍程度となっており、民間等の建築誘発効果が十分に見込まれるところである。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>高規格堤防整備の機会を法面用地等の用地先行取得ができないため、年5地区（延長約3km）程度逸機していたが、都市施設用地買取資金貸付金の拡充を図ることにより、これらが解消され、高規格堤防の整備が促進される。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.15】

施策等名	流下能力不足橋梁の改良方策の 拡充	担当課	河川局治水課
施策等の概要	<p>流下能力上ボトルネックとなっている橋梁改良促進のため、鉄道橋緊急対策事業（補助）の対象橋梁に道路橋を追加し、鉄道橋・道路橋緊急対策事業と改称するとともに、採択要件の事業費を12億円（都市河川においては24億円）を6億円とする。</p> <p>【予算額：河川事業費5,588億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	河川改修に伴い必要となる橋梁の架替えを重点的に促進し、地域の安全性の確保を図る。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	66) 流下能力不足橋梁数		
指標の目標値等	3500橋（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>水害を未然に防止するため計画的に河川改修を進めているが、河川を横過している橋梁は、そもそも川幅の狭い箇所に架かっていたり、桁が非常に低い等、洪水の疎通能力を大きく阻害している場合が多い。特に、下流の改修が進んでいるにもかかわらず橋の改良ができていない（ボトルネック橋梁）場合などはその上流の改修が進まず、一連区間として安全度を確保できていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これらの橋梁改良がなかなか進まない大きな原因として、交通規制を伴うこと等のため早急に工事を完了する必要がある、短期集中的に相当程度の費用が必要となることがある。（＝原因分析）</p> <p>直轄事業では特定構造物改築事業（昭和60年度）より鉄道橋・道路橋の改築を進めている。一方補助事業では、鉄道橋改築に緊急的に投資する補助事業（鉄道橋緊急改築事業（平成7年度））を創設し、これを通じて民間事業者が管理者である鉄道橋の改良を優先的・緊急的に行ってきたが、同じく多数存在するボトルネックとなる道路橋の改良を計画的に行うことが必要。また、補助事業については、治水上の緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、改良促進のための支援措置の強化が必要。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、鉄道橋緊急対策事業の対象橋梁に道路橋を追加し、鉄道橋・道路橋緊急対策事業と改称するとともに、採択要件の事業費を12億円（都市河川においては24億円）を6億円とする。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	ボトルネックになっている橋梁は、桁が極めて低かったり、架橋部分で川幅が狭くなっている等、流下能力が不足しており、橋梁改良に対する地域のニーズは高い。		
行政の関与	治水を含む河川管理は行政の責務		
国の関与	国庫補助金の制度拡充		
施策等の効率性	<p>橋梁架け替えには、相当な費用を要するものの、その波及効果は極めて大きい（青森県新城川JR橋及び道路橋では、橋地点の流下能力が下流の流下能力に対して40%程度しかなくボトルネックになっていたが、約30億円の事業費でこれらを改良することにより、これに併せて上流改修（事業費約24億円）を行うことが可能になり、最終の治水効果として約100億円の想定被害額を解消できる）</p> <p>今回の補助制度の拡充により、今後5年間で、著しく流下断面を阻害しており、緊急的に改良が必要な鉄道橋、道路橋約50ヶ所を重点的に実施することが可能となり、浸水が想定される家屋約10,000戸の浸水被害を解消できる。</p>		
施策等の有効性	河川は、一連区間の改修を完了しないと治水効果が発揮できないが、ボ		

	<p>トルネック橋梁を架け替えることで、その断面での流下能力が確保できるだけでなく、その上流の改修が進めることができ、一連区間での安全度向上に大きく寄与する。</p> <p>このため、ボトルネックとなっている橋梁の改良を促進するため、採択要件を緩和することにより、ボトルネック橋梁の改良の誘因を付与するとともに、民間事業者の橋梁を緊急的・重点的に改良するために創設された鉄道橋緊急対策事業（補助）を拡充し、対象橋梁に道路橋を追加し、未だ改良の進んでいない道路橋の改良を進める。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.16】

施策等名	既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化	担当課	河川局海岸室 港湾局海岸・防災課
施策等の概要	<p>老朽化等により、十分な防護機能を有していない海岸保全施設を対象として、面的防護方式^{注)}等による改築・更新、迅速な避難や緊急復旧等に活用可能な管理用通路等の整備、災害関連情報の提供・水門・陸閘等の遠隔操作を行う光ファイバー等の整備など、機能の高度化を一体的・重点的に実施する「海岸危機管理機能高度化事業」を創設する。 【予算額：海岸事業費305億円（国費、河川局所管分）、323億円（国費、港湾局所管分）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>ゼロメートル地帯等における高潮等の災害に対する安全な防護を図るとともに、災害発生時における危機管理体制の充実を図り、地域の安全性向上を目的とする。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	72) 津波・高潮等の災害から防護されていない人口や土地面積		
指標の目標値等	230万人・10万ha（平成18年度）		
施策等の必要性	<p>昭和30年代より本格的に開始された海岸保全施設の整備率は未だ約4割に留まっているとともに、既設堤防の老朽化も進み、津波・高潮からの防護は依然十分に達成されているとは言えない状況。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>背後地の安全性向上のため、引き続き海岸保全施設の整備を推進していくが、一方で、伊勢湾等を契機に整備された施設の老朽化が進むなど、再整備が必要な施設の延長が、要保全海岸延長の約20%に及ぶ地域もあり、整備率は向上しても背後地の安全度は必ずしも確保されない場合が増加している。（＝原因分析）</p> <p>背後地の安全性を確実に確保するためには、老朽化施設の早急な改築・更新が必要であるとともに、施設再整備のタイミングにおいて、災害発生時を想定した構造、能力のレベルアップが必要である。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、面的防護方式等による老朽化施設等の改築・更新を推進するとともに、併せて緊急復旧路や災害関連情報を提供する施設等危機対応能力を向上する機能を付加し、背後地の地域安全性の向上を図る。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>高潮災害による家庭用品等の被害率¹は、浸水深の上昇が急激で移動する十分な時間がない場合が多いため、河川浸水による被害率²より、床下浸水、床上浸水ともさらに高い傾向にある（例えば床上浸水深50cm～99cmの場合、¹は31.5%、²は19.1%、国土技術政策総合研究所資料）。</p> <p>海岸域においては、早期の浸水解消や高潮等災害発生時における災害弱者（子供、老人、要介護者等）への確実な防災情報伝達が求められている（台風9918号による高潮災害に対する住民の意見アンケート（国土技術政策総合研究所資料）等）。</p>		
行政の関与	<p>海岸管理者である行政主体が、一次的な災害対応主体である市町村と連携の下、高潮等の災害対策を実施することが必要である。</p>		
国の関与	<p>広域にわたる被害が懸念される高潮等の災害に対して、総合的な対策を実施するためには、国が積極的に支援していくことが必要である。</p>		
施策等の効率性	<p>伊勢湾台風等を契機に整備された海岸保全施設の老朽化等、防護機能の低下が顕在化しつつある現在、本事業を創設することで、施設の改築・更新に併せて、既存ストックを有効活用した耐久性の高い施設への転換が可能となり、背後地の安全性が低コストかつ早急に向上する。</p> <p>また、機能の付加により、想定外外力を伴う災害に対しても対応可能となり、海岸部における危機管理体制の充実による背後地の安全度が向上する。</p>		

<p>施策等の有効性</p>	<p>老朽化等機能の低下した施設は、災害発生時に終局的な被災を生ずる恐れのある脆い構造であるが、本事業の創設により、老朽化施設等の適切な改築・更新が行われ、高潮等の災害に対して強固な構造となり、津波・高潮等の災害から防護されていない人口・土地面積が着実に減少し、背後地の安全性が向上する。</p> <p>また、既設堤防を用いた緊急復旧路等の整備により、復旧資材の迅速な搬入等が可能となるとともに、情報伝達施設等の整備により、防災関連情報の提供や水門等の高波浪時の遠隔操作が可能となるなど、機能の高度化により、非常時における海岸や背後地の安全性が向上する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>注) 面的防護方式とは、複雑に作用する波浪等の外力を複数の海岸保全施設によって分散させて受け止める海岸の防護形態であり、施設の耐久性を高めるとともに、海浜の利用や景観に配慮した質の高い海岸づくりに資するものである。</p>

事前評価票【No.17】

施策等名	都市部の環状道路等の都市計画道路への低利子貸付制度の創設	担当課	道路局 高速国道課 都市・地域整備局街路課
施策等の概要	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の整備について、低利子貸付制度を適用する。 【予算額：道路事業費34,444億円(国費)の内数】		
施策等の目的	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備により、大都市圏の交通混雑の抜本的な解決や、民間都市開発の誘発を図る。		
関連する政策目標	5) 住環境・都市生活の質の向上 7) 都市内の渋滞の緩和		
関連する業績指標	19) 都市内の都市計画道路の整備率 27) 主要渋滞ポイント解消数(箇所)		
指標の目標値等	19) 都市内の都市計画道路整備率 60%(平成14年度) 27) 主要渋滞ポイント解消数 1,000箇所(平成14年度)		
施策等の必要性	<p>慢性的な交通渋滞や土地の有効利用の未達成など都市問題の解決のため、都市の骨格を形成し、あらゆる都市インフラの基盤となる環状道路をはじめとする都市内道路の整備が不可欠であるが、現在は都市計画道路の整備率が58%など依然として非常に低い達成度に止まっている。 (=目標と現状のGAP)</p> <p>この大きな原因は、大都市部での整備にあたっては、地権者が極めて多数存在することや移転地の確保が難しいことなど、用地取得の困難性にある。(=原因分析)</p> <p>都市計画道路については、その整備のため、これまで円滑な用地取得のための低利融資等の措置を講じてきたが、現下の都市再生への要請の緊急性と都市計画道路整備による公益の大きさに鑑み、さらなる措置を講ずる必要がある。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、環状道路をはじめとする都市計画道路整備について、土地開発公社等に対する低利子での貸付制度を創設することにより、買い取り要望への機敏な対応等、事業化前の機動的な用地取得を可能とする。 (=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	都市再生に資する都市基盤整備の必要性については、喫緊の課題とされているところである。		
行政の関与	道路行政として、大都市圏等における交通渋滞の対策等を推進する必要がある。		
国の関与	国庫からの低利子貸付制度の創設である。		
施策等の効率性	低利子貸付制度の創設により、環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備が図られ、交通渋滞の緩和や民間開発の誘発など効果の早期発現が可能となる。		
施策等の有効性	本施策の導入により、用地買い取り要望への対応など、事業化前の道路用地取得に柔軟な対応が可能となることから、都市部の環状道路をはじめとする都市計画道路の円滑な整備が図られる。		
その他特記すべき事項	都市再生については緊急経済対策(平成13年4月 経済対策閣僚会議)において位置付けられている。		

事前評価票【No.18】

施策等名	特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入	担当課	道路局地方道・環境課
施策等の概要	<p>特定交通安全施設等整備事業を地区において一体的・総合的に実施するため、地区の住民意見を踏まえ計画を作成した場合には、それに基づき歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種を当該地区単位で一括補助を行う枠組みを導入する。</p> <p>【予算額： 197億円(事業費)の内数】</p>		
施策等の目的	特定交通安全施設等整備事業の地区一括補助により、面的かつ総合的に交通安全事業を行い、集中的かつ効率的に交通安全の実現を図る。		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	80) 幹線道路に係る事故多発地点対策箇所数		
指標の目標値等	3,200箇所(平成14年度)		
施策等の必要性	<p>交通安全基本計画においては、平成17年までに交通事故死者数を8,466人以下に削減することを目標としているが、平成12年の交通事故死者数は9,066人であり依然として厳しい状況である。また、交通事故件数と負傷者数においては10年連続で過去最悪を更新し、それぞれ931,934件、1,155,697人に上っている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>特に、市街地における交通事故は、平成12年における事故件数のうち、7割以上を占めており、また、歩行中の事故件数に限ればその8割以上が市街地において発生しているなど、大多数の事故が市街地で発生している。これは、市街地では、歩行者・自転車・車の交錯、放置自転車、違法駐車など、道路交通環境上の問題が錯綜していることが大きな要因となっている。(=原因分析)</p> <p>このため、こうした諸課題に対してきめ細やかに、かつ総合的に対応していくための方策が必要である。(=課題の特定)</p> <p>具体的には、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全に関し、地区の住民意見を踏まえ計画を作成し、それに基づき歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種を一体的・総合的に実施する場合は、当該地区単位で一括補助を行う枠組みを導入する。(=施策の具体的な内容)</p>		
社会的二一ズ	<p>平成12年度の交通事故死者数は5年ぶりに増加に転じた。さらに、交通事故件数と負傷者数においては10年連続で過去最悪を更新しており、さらなる交通安全上の対策が必要とされている。</p> <p>とりわけ、商業系地区を中心とした市街地での対策が必要である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高い市街地での事故多発率 ・依然として深刻な放置自転車、違法駐車問題 		
行政の関与	交通安全対策のうち、道路交通環境の整備は、もっぱら道路管理者の責務である。		
国の関与	現行の国庫補助事業における地区一括補助の導入である。		
施策等の効率性	地区単位で交通安全施設の総合的かつ一体的な整備が可能になり、効果的な対策が可能になる。補助金が、地方公共団体の自主性に基づき地区において柔軟な運用されることにより効率的・機動的な整備が図られる。		
施策等の有効性	地区単位で計画を立案し、総合的かつ集中的に交通安全施設を整備することにより、地区全体で交通安全の向上を図ることが可能となり、市街地における交通事故数を効果的に減少させることができる		
その他特記すべき事項			

事前評価票【No.19】

施策等名	建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化	担当課	住宅局 住宅生産課 建築指導課 住宅資金管理官室
施策等の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建材、換気設備等に関する基準の見直し（建築基準法の改正） ・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度（平成13年度創設）について、中古住宅にも適用を拡大 ・シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充（融資対象の拡充） 		
施策等の目的	室内空気の汚染を防止するための建築基準の見直し、中古住宅に対する空気質の性能表示の実施等により、ホルムアルデヒド等の化学物質の室内濃度が厚生労働省の指針値を超える住宅を減少させることにより、健康への影響の低減に資する。		
関連する政策目標	23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する業績指標	96) ホルムアルデヒドの室内濃度（住宅に起因するもの）が厚生労働省の指針値を超える住宅の割合		
指標の目標値等	10%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>ホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の指針値を超える住宅を10年以内に解消することを目標としている。</p> <p>これまで、住宅生産者向けの「設計・施工ガイドライン」や、消費者向けの「ユーザーズマニュアル」等を作成、さらに、住宅性能表示制度において新築住宅を対象とした建材の等級と換気方法の表示を行う等、消費者や住宅生産者等に対する情報提供等を行ってきた。</p> <p>しかし、平成12年度実施の全国規模の実態調査によれば、現状では概ね3割弱の住宅が室内濃度指針値を超えていると推定される結果であった。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これまで、消費者や住宅生産者等に対する情報提供等を行ってきたが、主に新築を対象としていたこと、また、情報提供のみでは十分な実効性が確保できず、必ずしも建材や換気方法の配慮が十分でない住宅が供給されたことが原因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>新築住宅に対しては、より一層実効性のある建築基準の見直しを図ることが必要。また、これまでの新築住宅を対象とした取組みを、中古住宅まで拡充することが必要。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には以下を実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建材、換気設備等に関する基準の見直し（建築基準法の改正） ・「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度（平成13年度創設）について、中古住宅にも適用を拡大 ・シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充する。（融資対象の拡充）（＝施策の具体的内容） 		
社会的ニーズ	住宅紛争処理支援センターへの相談件数等が増大（平成11年度203件 平成12年度424件） また、国会においても活発な議論が展開されている。		
行政の関与	国民の健康を保護するため規制を含めて検討するものであることから、民間ではなく国が関与する必要がある。		
国の関与	建築基準、公庫融資制度等に関連する事項である。		
施策等の効率性	建築基準の見直しによる新築住宅等のコスト上昇は限定的であり、これにより居住者の健康への影響の低減が期待でき、人々が安心して安全に暮		

	<p>らせる生活環境の実現に資する。</p> <p>なお、シックハウスに関連する調査及び技術の検証等は、集中的・一元的に実施し成果を広く公表することが最も効率的である。</p> <p>また、シックハウス関連の改修工事による民間需要創出効果も見込まれる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>現在概ね3割弱の住宅がホルムアルデヒドの室内濃度が厚生労働省の指針値を超えていると推定されており、人の健康に影響があったとする事例が報告されている。</p> <p>建築基準の見直しにより、新築住宅については指針値を超える住宅が解消されるとともに、既存住宅においては空気質の測定を客観的に実施するルールを設定し普及することにより、既存住宅における空気質が明らかとなりその改善の契機となることから、我が国の室内環境の総合的な改善が図られる。</p> <p>以上のような室内環境の総合的な対策を図ることにより、健康への影響の低減に資する。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	<p>社会資本整備審議会（平成14年1月30日）</p> <p>「…化学物質の室内濃度が厚生労働省の設定する指針値を超える場合には、健康への有害な影響が生ずるおそれがあるため、国民の健康を確保するための最低基準として、建築基準法に基づく新たな規制を検討すべきである。（中略）さらに、化学物質による室内空気汚染問題については、規制の導入と合わせて、室内濃度の測定技術、室内空気質の改善技術、住まいづくりや住まい方の留意点等、幅広い事項について、消費者や事業者への適切な情報提供を促進すべきである。」</p> <p>シックハウス問題におけるホルムアルデヒドの位置づけについて</p> <p>シックハウス問題に関して厚生労働省より指針値が示された13の化学物質(H14.3現在)のうち、ホルムアルデヒドについては各種の実態調査において指針値を超える住宅等が多数存在することが報告されているため、最優先で対策を講じる必要がある化学物質としてホルムアルデヒドを指標として採用している。</p>

事前評価票【No.20】

施策等名	既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充	担当課	住宅局住宅生産課
施策等の概要	<p>1. 住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく住宅性能表示制度の対象に既存住宅を追加し、既存住宅の売買等にあたって、目視主体の方法で劣化・不具合状況等を確認する現況検査と、必要に応じて耐震性能、高齢者等への配慮等個別性能毎の評価を一体的に行う新しい制度（既存住宅性能表示制度）を創設する。</p> <p>2. 一定の住宅の増改築工事について、瑕疵が発見された場合に修補等費用として保険金を支払うことができるよう、住宅性能保証制度を拡充する。</p>		
施策等の目的	<p>既存住宅市場における取引の不安を解消するとともに、バリアフリー化、省エネ化、耐震化等のニーズに応じた住宅リフォームを推進し、既存住宅の適切な維持保全を促進することにより、既存住宅ストックを有効に活用し得るよう住宅市場の整備、活性化を図る。</p>		
関連する政策目標	<p>1) 居住水準の向上 2) バリアフリー社会の実現 14) 新たな市場の育成 17) 消費者利益の保護 25) 循環型社会の形成</p>		
関連する業績指標	<p>51) 中古住宅の流通量 52) リフォームの市場規模</p>		
指標の目標値等	<p>51) 中古住宅の流通量 20万戸（平成15年度） 52) リフォームの市場規模 430万件（平成13～17年度）</p>		
施策等の必要性	<p>少子・高齢化、環境制約等に特徴づけられる今後の成熟社会において、資源の有効利用を図りながら居住水準を向上させるためには、良質な住環境・住宅ストックを形成し、適切に維持管理し、市場で循環させて長く使っていくことが住宅政策上重要であるが、住宅の平均耐用年数はアメリカが44年、イギリスが75年であるのに対し、日本は26年である。資源の有効利用の観点から住宅を長く使っていくためにも、新築、リフォーム、既存住宅、賃貸住宅を通じて、ライフステージに応じた住替えや買換えを通じて既存住宅ストックを十二分に活用し得るような市場整備を緊急に行っていく必要がある。しかしながら、ファミリー世帯が十分な広さを確保することが困難である一方で、高齢者が住宅を処分して住替えを行うことが困難であるなど、十分な住宅の流通が行われず、世帯規模と住宅ストックのミスマッチが生じている。既存住宅の流通量を見ると、平成9年度で15.7万戸（住宅ストックに占める割合：0.3%）であり、米国（438.2万戸（同年）住宅ストックに占める割合：3.7%）と比しても相当に小さい。また、住宅の維持管理についても、現在、住宅の改裝等工事は「屋根・外壁等の塗り替え工事（38.1%）」、「内装の模様替え工事（17.5%）」が主であり、「基礎構造の補強工事（0.7%）」「断熱工事（0.3%）」といった住宅の耐用年数を延長させる大規模なリフォームはほとんど行われていない。（国土交通省「増改築・改裝等調査」平成11年）（＝目標と現状のGAP）</p> <p>その原因としては、</p> <ul style="list-style-type: none"> ）流通する既存住宅の質や性能、履歴に関する情報が得られにくい、保証や紛争処理の仕組みが十分でなく安心して売買できない、といったことから、既存住宅を積極的に維持管理しつつ必要に応じて住み替えていく社会環境が整備されていない、 ）既存住宅の質に応じた評価がなされていないため、既存住宅を積極的にリフォームしようというインセンティブを欠き、また、大規模なリフォーム工事は、万が一瑕疵が発生した場合のリスクが大きく、消費者及び中小工務店は工事後の不具合の発生とその対応への不安を抱えている <p>等が考えられる。（＝原因分析）</p>		

よって、住宅の質や性能、履歴情報等を把握し開示していくことにより、消費者が安心して中古住宅を取引等できる環境を整備するとともに、住宅リフォーム工事に係る保証により、消費者及び中小工務店が安心してリフォーム工事を行える環境を整備する必要がある。（＝課題の特定）

このため、以下の措置を講じる。

1．既存住宅性能表示制度の創設

住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく住宅性能表示制度の対象に既存住宅を追加し、既存住宅の売買等にあたって、目視主体の方法で劣化・不具合状況等を確認する現況検査と、必要に応じて耐震性能、高齢者等への配慮等個別性能毎の評価を一体的に行う新しい制度（既存住宅性能表示制度）を創設する。平成14年度中に制度化予定。（評価・表示イメージ）

- ・現況検査・・・基礎、外壁、屋根、設備等の劣化状況等
- ・個別性能・・・耐震性、高齢者等への配慮、室内空気中の化学物質の濃度測定等

2．住宅性能保証制度の拡充（対象に一定の増改築工事を追加）

一定の住宅の増改築工事について、瑕疵が発見された場合に修補等費用として保険金を支払うことができるよう、住宅性能保証制度を拡充する（（財）住宅保証機構において制度化）。平成14年6月に制度化予定。

（＝施策の具体的内容）

社会的ニーズ	<p>必要に応じた住替えにより世帯人員と住宅の広さのミスマッチを解消するとともに、今後、住宅ストックを適切に維持管理し、社会的資産として有効に活用することが求められている。</p> <p>既存住宅については、性能や質を評価するルールが未整備であり、相互比較が困難であるとともに、重大な欠陥や不具合に対する売主・買主の不安感は強い。さらに、雨漏り、漏水、腐食・腐朽等のように住まい手にとって深刻なトラブルにつながるものの割合が相対的に高い。これらの解決のため、既存住宅の検査や性能評価の仕組みが求められている。</p> <p>（（財）性能保証住宅登録機構、紛争処理支援センターの資料による。）</p>
行政の関与	<p>相互に比較検討できるよう統一的な基準・方法の整備、第三者性の確保された信頼あるサービス提供体制の整備等、市場が適切に機能するための条件整備を図ることから、民間ではなく行政が関与する必要がある。ただし、民間との連携、協力は十分に行う。</p>
国の関与	<p>全国共通の統一的な基準・方法と信頼ある業務体制の整備、制度の普及促進等を行う。また、国庫補助を活用する。</p>
施策等の効率性	<p>既存住宅性能表示制度については、既存の住宅品確法の枠組みに位置付けることから、合理的かつ円滑な制度設計及び安定的な運営が可能である。また、検査や性能評価に要する費用は、民間等の指定住宅性能評価機関からのサービスへの対価であり、その費用は市場の中で適切に設定されるものである。</p> <p>既存住宅の検査制度、性能表示制度の導入により、既存住宅の質や性能を把握することができ、安心して取引や維持管理ができるようになる。</p> <p>なお、リフォーム市場の環境整備については、住宅性能保証制度の拡充のほか、リフォーム業者等に関する情報提供、標準的なリフォーム工事契約書等の作成等の施策を実施することとしている。その結果、今後15年間でリフォーム市場規模が4.5兆円から6兆円に、3割増加すると試算している。</p> <p>なお、既存住宅市場の環境整備により、既存住宅流通量が、概ね十数年後に現在の15万戸から倍増するものと見込む。</p>
施策等の有効性	<p>既存住宅性能表示制度の導入、サービス展開により、既存住宅市場における取引が円滑化されるとともに、既存住宅の適切な維持保全が促進され、既存住宅取引市場の活性化及びストックの質的向上が見込まれる。さらに、価格査定システム等、他施策ともあいまって、消費者のアクセスしやすい循環型の住宅市場の形成がなされるものである。</p> <p>また、増改築工事に係る住宅性能保証制度の拡充により、リフォーム工事において瑕疵が発生した場合のリスクに対する消費者や中小工務店の不安が解消し、安心してリフォームを行える市場環境が整備される。</p>

その他特記すべき
事項

- 1 住宅宅地審議会答申（平成12年6月）
 - (1) 中古住宅市場の活性化のため、性能評価・履歴情報等を活用した市場の評価の実現等を進めることにより、良質なストックが適切に維持管理されるとともに、流通市場において円滑に循環するための環境整備を行うことが必要と指摘。
 - (2) 持家住宅についてリフォームの推進を図ることが、既存住宅ストックの活用を通じた良好な居住を効率的に確保するという観点からも、良質な住宅ストックの増大という観点からも重要であり、リフォーム投資に関する支援のあり方を検討する必要があると指摘。
 - (3) また、バリアフリーリフォームの促進による適切な居住サービスの享受を可能とするためにもリフォーム市場の環境整備が必要と指摘。
- 2 住宅品確法付帯決議
 - (1) 平成11年4月参議院
中古に係る性能表示制度や保証体制の整備について早急に検討することと位置付け。
 - (2) 平成11年6月衆議院
中古住宅市場の活性化を図るため、中古住宅に関する性能表示制度等の導入について検討することと位置付け。
- 3 規制改革推進3か年計画（平成13年3月）

中古住宅の性能評価の方法及び性能表示の項目・方法等について、具体的な方策を検討すると位置付け。
- 4 第八期住宅建設五箇年計画（平成13年3月）

今後の住宅政策の方向の一つとしてストック重視、市場重視を明確にし、消費者がアクセスしやすい住宅市場の環境整備として、中古住宅の円滑な取得や買換えを促進するための中古住宅市場の環境整備等を位置付け。

なお、この分野については、平成13年8月に住宅市場整備行動計画（アクションプログラム）が策定され、この中でも中古住宅の検査制度、性能表示制度の推進、リフォーム工事保証制度の整備等によるリフォーム市場の整備の推進等を位置付け。

事前評価票【No.21】

施策等名	建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>一定規模以上の特定建築物の新築・増改築について、ハートビル法の改正によりバリアフリー措置の義務付け等を図るとともに、それにあわせて、以下の誘導措置の充実を図り、建築物におけるバリアフリー化を推進する。</p> <p>人にやさしい建築物整備事業等融資制度の拡充 (融資条件の充実強化(貸付利率の引き下げ、融資比率の引き上げ、対象用途の拡大(学校、事務所、工場、老人ホーム等の用途及び修繕・模様替工事を対象に追加))</p> <p>高齢者・身体障害者対応建築物に係る税制上の特例措置の拡充等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・認定建築物の割増償却制度の拡充(所得税・法人税) ・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の延長及び拡充(事業所税) 		
施策等の目的	<p>高齢者等が自立した豊かな生活を送る上で必要となるサービスが提供される建築物(特定建築物)を円滑に利用できるよう、そのバリアフリー化を図り、すべての人々、特に高齢者や身体障害者等にとって、生活空間が移動しやすく、暮らしやすい状態を実現する。</p>		
関連する政策目標	2) バリアフリー社会の実現		
関連する業績指標	4) ハートビル法の基礎的基準・誘導的基準を満たす特定建築物(新・増改築工事に係る部分の床面積が2,000㎡以上のもの)の割合		
指標の目標値等	<p>基礎的基準：100% (平成17年度)</p> <p>誘導的基準：20% (平成17年度)</p>		
施策等の必要性	<p>高齢化が急速に進展する中、高齢者等が自立した生活を送るうえで必要となるサービスが提供される施設(建築物)については、高齢者や障害者をはじめ誰もが円滑に利用できるように、バリアフリー化率の一層の向上を図ることが急務。</p> <p>しかしながら、ハートビル法に基づく各種指導・誘導措置等をもってしても、基礎的基準を満たす建築物の割合は7割程度、誘導的基準を満たす建築物の割合は1割程度である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>建築物をバリアフリー化する場合、廊下や階段の幅の確保や緩勾配のスロープの設置等による物理的・金銭的投資が必要となる。かかる投資に見合う便益が建築主に期待できないため、建築物のバリアフリー化のインセンティブが働かず、十分にバリアフリーが進まない原因となっている。</p> <p>さらに、既存建築物のバリアフリー改修の場合においては、既設部分の撤去等に係る付加的な費用の発生やスペース上の制約等がある。(=原因分析)</p> <p>現在講じられている指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため、施策を推進する上で限界がある。</p> <p>当該事情に鑑み、特に基礎的な対応の徹底が急務である一定規模以上の特定建築物の新築・増改築に係るバリアフリー措置(基礎的基準)の義務付けを検討するとともに、建築主に新たな負担を求めることになることから、バリアフリー化にあたり特に付加的な費用・面積の負担の生じる新築・増改築建築物の誘導的な対応、既存建築物のバリアフリー改修についても、それらを促進するための税制・融資制度等の面での対応を図る必要がある。</p> <p>これにより、高齢者や障害者等にとって、移動しやすく暮らしやすい生活空間の高度なバリアフリー化が効果的に実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。(=課題の特定)</p> <p>2,000㎡以上の特定建築物の新築・増改築について、ハートビル法の改正によりバリアフリー措置の義務付け等を図るとともに、それにあわせて、以下の誘導措置の充実を図り、建築物におけるバリアフリー化を推進する。</p>		

	<p>1.人にやさしい建築物整備事業等融資制度の拡充 (融資条件の充実強化(貸付利率の引き下げ、融資比率の引き上げ、対象用途の拡大(学校、事務所、工場、老人ホーム等の用途及び修繕・模様替工事を対象に追加))</p> <p>2.高齢者・身体障害者対応建築物に係る税制上の特例措置の拡充等 ・認定建築物の割増償却制度の拡充(所得税・法人税) ・認定建築物の特定施設に対する課税標準の特例措置の延長(事業所税) (=施策の具体的内容)</p>										
社会的ニーズ	<p>高齢者の割合(高齢化率)が急速に上昇しており、これに対応した建築物のバリアフリー化が早急に求められている。</p> <table border="1"> <tr> <td>65歳以上の高齢化率</td> <td>2000年</td> <td>17.5%</td> <td>2015年</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>75歳以上の高齢化率</td> <td>2000年</td> <td>7.5%</td> <td>2015年</td> <td>13%</td> </tr> </table>	65歳以上の高齢化率	2000年	17.5%	2015年	26%	75歳以上の高齢化率	2000年	7.5%	2015年	13%
65歳以上の高齢化率	2000年	17.5%	2015年	26%							
75歳以上の高齢化率	2000年	7.5%	2015年	13%							
行政の関与	<p>建築物のバリアフリー化は建築主に物理的・経済的な負担を強いる一方で、高齢者等の社会参加を促すなど外部性・公益性が大きいことから、その推進に向けては行政側からの積極的な指導・支援が必要。</p>										
国の関与	<p>・政策融資制度・税制特例の拡充である。</p>										
施策等の効率性	<p>現在講じられている指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため、施策を推進する上で限界がある。</p> <p>バリアフリー化の推進に向けては付加的な負担を強いられる建築主の理解を得ることが最も重要であり、規制によるバリアフリー化の義務付けはハートビル法制定当時のバリアフリー化に対する国民の理解状況では困難であったが、法施行後6年を経過した平成12年9月時点の調査によれば、法律に基づく指示対象となる2,000㎡以上の新築特定建築物の約7割において基礎的基準によるバリアフリー化対応が図られており、特定建築物の新築・増改築に係る基礎的基準の義務付け化についての理解が得られる段階に至っている。</p> <p>また、併せて、助成制度の充実強化を進めることにより、高齢者や障害者等にとって、移動しやすく暮らしやすい生活空間の高度なバリアフリー化が効果的に実現され、高齢者や障害者等の社会参加を促すことが可能となる。</p> <p>2,000㎡以上の特定建築物の誘導的基準対応割合が1割から2割(H17年度)になった場合、以下の通り投資誘発、新規産業の創出による経済効果が見込まれる。</p> <p>建設投資額 約160億円(見込み) 音声・音響誘導装置、段差解消機、階段昇降機等の移動の円滑化に資する設備・機器に関連する産業の創出</p>										
施策等の有効性	<p>指導・誘導措置は建築主の理解を得ながら粘り強く推進していく必要があるため施策を推進する上で限界がある。</p> <p>そこで、一定規模以上の特定建築物の新築・増改築に係るバリアフリー措置の義務付け等の検討を進めるとともに、助成制度を充実強化することにより、既存・新築建築物におけるバリアフリー化のより一層の推進を図ることとする。</p> <p>誰もが円滑に利用できるよう特定建築物のバリアフリー化を行うことにより、高齢者や障害者等にとって生活空間が移動しやすく暮らしやすい状態が実現され、高齢者や障害者等の社会参加・自立を促すことが可能となる。</p>										
その他特記すべき事項	<p>平成12年5月に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」が、平成13年4月に「高齢者の居住の安定確保に関する法律」が相次いで制定されるなど公共交通機関及びその周辺地域のバリアフリー化、さらには高齢者に対応した居住環境の整備に向けた関連制度の整備が急速に整いつつある。</p> <p>また、国土交通省が設置した「建築物バリアフリー検討委員会(委員長;日本大学野村教授)」が本年1月に一定の新築・増改築建築物におけるバリアフリー化の義務付けや既存建築物のバリアフリー改修の努力義務化等の促進方策の充実を求める提言をとりまとめ発表したところである。</p> <p>さらに、平成14年1月30日に社会資本整備審議会(会長:樋口廣太郎)において建築物におけるバリアフリー対応の推進に向けた対策等についての答申(「高齢化対策、環境対策、都市再生等、21世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する」)が出された。</p>										

事前評価票【No.22】

施策等名	住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅（約1,300万戸、集合住宅を含む。）について、以下の措置を講じることにより、耐震診断、耐震改修を促進させ、住宅市街地の耐震性能を向上させる。</p> <p>密集住宅市街地整備促進事業の事業地区における住宅の耐震改修への補助（特定行政庁が行った勧告を受けて実施する、地震に対して安全な構造にするために行う耐震改修工事に対し補助する。）</p> <p>住宅ローン減税制度の対象工事の拡充（税制特例の適用対象工事に耐震改修工事を加える。）</p>		
施策等の目的	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅について、耐震改修が十分に進んでいない状況にあることから、総合的な施策を展開するとともに、耐震改修を大幅に促進し、大地震時における国民の安全の確保、住宅ストックの適切な維持を図ることにより、災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減する。</p>		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減		
関連する業績指標	74) 新耐震基準以前に建築された特定建築物及び住宅のうち耐震上安全なことが確認されたものの割合		
指標の目標値等	特定建築物：20%（平成17年度） 住宅：25%（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>阪神・淡路大震災においては、犠牲者の8割が住宅等の倒壊による圧死であった。また、住宅の倒壊は、火災の発生を増やす等、地震被害を拡大し、住民の被災生活を長期化させるなど、地域の社会・経済に多大な影響を及ぼした。</p> <p>特に昭和56年以前に建築された現行の耐震基準を満たさない住宅の倒壊等が顕著であり、こうした住宅の耐震性の強化が早急な課題である。</p> <p>これまで、平成7年に「建築物の耐震改修の促進に関する法律」が制定され、各種の施策等により、公共建築物については一定の効果が上がっているが、住宅の耐震改修は進んでいない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>住宅の耐震改修が進んでいない理由としては、費用負担が大きいこと及び住民が耐震改修の必要性を十分認識していないこと及び耐震改修を行う緊急性を感じていないこと等が挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>住宅市街地の耐震性能を向上させるための方策としては、密集解消を直接狙ったものとして「面的」整備手法があるが、その実施には時間を要する。</p> <p>一方、住宅の耐震性が不十分であると、震災時に住宅の倒壊や市街地火災が発生するとともに、住宅の倒壊に伴う道路閉塞により避難、消火及び救助活動に支障が生ずるおそれがあり、また、震災後のがれき処理や仮設住宅の建設等、巨額の行政負担が生ずることとなる。</p> <p>したがって、住民の耐震改修を促進することの公益性、緊急性は極めて大きく、改修により個人が受ける便益をはるかに上回るものである。</p> <p>このため、耐震改修工事を行政の関与により緊急に促進することが必要であるが、耐震改修工事は、住宅ローン減税制度の対象工事となる大規模の修繕又は模様替にあたらぬ場合がほとんどであり、税制特例が受けられない状況にあり、耐震診断については予算補助制度が講じられているものの、耐震改修については講じられていない。また、個人住宅の耐震改修の際の経済的負担軽減として融資制度等があるが、「直接的誘因」として十分なものとはいえないことから、「緊急」に耐震改修を進める上では、耐震改修工事への補助の導入が不可欠である。（＝課題の特定）</p> <p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅（約1,300万戸、集</p>		

	<p>合住宅を含む。)について、以下の措置を講じることにより、耐震診断、耐震改修を促進させ、住宅市街地の耐震性能を向上させる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・密集住宅市街地整備促進事業の事業地区における住宅の耐震改修への補助(特定行政庁が行った勧告を受けて実施する、地震に対して安全な構造にするために行う耐震改修工事に対し補助する。) ・住宅ローン減税制度の対象工事の拡充 (税制特例の適用対象工事に耐震改修工事を加える。) <p>(=施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>阪神・淡路大震災の経験からも、住宅の耐震性能の強化は、住宅ストックの適切な維持を図り、災害時における人命・財産の保護、地域社会の崩壊の防止、社会・経済の混乱の回避のために必要不可欠である。</p>
行政の関与	<p>住宅の耐震改修は、震災時における住宅の倒壊や市街地火災を防ぐとともに、住宅の倒壊による道路閉塞をなくし、避難、消火及び救助活動を円滑にする等、社会性・公益性が高いため、住宅の所有者の負担に対して一定の補助を行うことは適正である。</p>
国の関与	<p>国庫補助制度・税制特例の拡充である。</p>
施策等の効率性	<p>住宅の倒壊による犠牲者を減らすためには、住宅の耐震性向上が不可欠である。</p> <p>住宅の耐震改修は、住宅の倒壊による道路閉塞や市街地火災の発生を防ぎ、災害後のがれき処理や仮設住宅の建設等に要する膨大な復興経費(阪神・淡路大震災の場合、倒壊住宅1棟当たり約1,300万円の国費を支出した。)を削減する等の効果があることから、耐震改修に対する補助による国庫負担の費用対効果は大きい。(参考:工事費の平均は約300万円)</p> <p>大量に存在する耐震性の劣る住宅の改修を緊急に進めるためには、面的整備は現実的ではなく、個別の耐震改修を行う方が効果的である。</p> <p>なお、今後10年間で全国の危険な密集市街地に存する特に耐震改修が必要な住宅10万戸について、改修工事を行った場合、耐震改修投資額として約3000億円、雇用創出効果として約5万人を見込むことができる。</p>
施策等の有効性	<p>平成13年の調査では、耐震診断や耐震改修を行わない理由として、約4割の住民が費用負担が大きいことをあげている。</p> <p>国と地方公共団体が協力し、耐震改修への助成を始めとして関連施策を総合的に進めることにより、早急な対策が必要とされている住宅の改修に貢献することができる。</p> <p>耐震改修の大幅な促進により、住宅ストックの適切な維持を図り、大地震時における国民の安全を確保し、地震による被害を軽減する。</p>
その他特記すべき事項	<p>地震保険制度に関して、耐震等級に応じて保険料率を割り引く制度を業界が準備中である。</p> <p>また、被災者生活再建支援法の附則第2条で、住宅再建支援のあり方については総合的な見地から検討を行うこととされ、平成12年末に国土庁でまとめた報告書においては、行政が耐震補強対策に関し積極的な誘導策を実施すべきことが必要であることが示されている。</p>

事前評価票【No.23】

<p>施策等名</p>	<p>マンション建替えの円滑化に係る制度の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>住宅局市街地建築課 住宅政策課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>マンション建替えにあたっては、建替えを円滑に進めるための制度がないため、新たに制度を創設する。 (マンション建替えの円滑化に係る制度の主な内容) (1) マンション建替組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等を内容とするマンションの建替えの円滑化等に関する法律案を国会に提出する。 (2) マンションの建替えについて総合的な助成措置を講ずるため以下の拡充を行う。 ・補助制度の拡充 法制度に基づく補助の創設(建替えの勧告を受けて建替えを行う場合における賃借人の移転費用に対する補助、市町村借上住宅に係る家賃対策補助) 優良建築物等整備事業のマンション建替えタイプの拡充 従前居住者用住宅の供給に係る補助制度の拡充 ・住宅金融公庫の都市居住再生融資の拡充 ・組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充 【平成14年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費667億円の内数】 (3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税、事業税、事業所税等税制上の特例措置を講じる。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>良好な居住環境の住宅ストックを形成し、マンションという居住形態についての信頼性の確保を図るとともに、土地利用の高度化や市街地環境の改善を通じた都市の再生にも資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>1) 居住水準の向上 5) 住環境・都市生活の質の向上</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>2) 住宅に対する評価(満足度)</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>5.3%(平成15年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>居住環境の良好なマンションにより住宅ストックを形成するとともに、マンションという居住形態についての信頼性を確保することが住宅政策上必要である。 一方で、今後、老朽化したマンションが急激に増加することが見込まれているにも関わらず、建替えに困難を伴っているところであり、将来的に都市内に大量の不良住宅ストックが発生する懸念がある。 これに対応して、居住環境の良好なマンションへの建替えを円滑化することが住宅政策上必要である。(=目標と現状のGAP)</p> <p><参考> ・マンション建替えの実績(被災マンション除く) 69地区 約6千戸(建替前戸数) ・築30年超のマンションのうち建替えを検討しているものが約2割(関心があるものなどを合わせると約2/3が建替えを意識) (国土交通省調べ) ・築30年超のマンションの管理組合の約半数が建替えが難しいことに対する不安を持っている。(国土交通省調べ)</p> <p>建替団体に法人格が与えられていないなど、建替えを安定的にすすめるための制度がないため、老朽化したマンションの建替えが進まない。 (=原因分析)</p>		

	<p>マンション建替えを円滑化するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建替えを行う団体の運営ルール等の明確化 ・権利関係の円滑な処理を図る仕組み ・従前居住者の居住安定措置 ・建替えを円滑に進めるための支援措置（補助、融資、税制等による負担の軽減） <p>などの制度設計が必要。（＝課題の特定）</p> <p>マンション建替えにあたっては、建替えを円滑に進めるための制度がないため、新たに制度を創設する。 （マンション建替えの円滑化に係る制度の主な内容）</p> <p>(1) マンション建替組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等を内容とするマンションの建替えの円滑化等に関する法律案を国会に提出する。</p> <p>(2) マンションの建替えについて総合的な助成措置を講ずるため以下の拡充を行う。（平成14年度予算要求）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・補助制度の拡充 <ul style="list-style-type: none"> 法制度に基づく補助の創設（建替えの勧告を受けて建替えを行う場合における賃借人の移転費用に対する補助、市町村借上住宅に係る家賃対策補助） 優良建築物等整備事業のマンション建替えタイプの拡充 従前居住者用住宅の供給に係る補助制度の拡充 ・住宅金融公庫の都市居住再生融資の拡充 ・組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充 <p>【平成14年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費667億円の内数】</p> <p>(3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税、事業税、事業所税等税制上の特例措置を講じる。 （＝施策の具体的内容）</p>
社会的ニーズ	老朽化したマンションが急速に増加するため、対応が必要 （築30年超 約12万戸(2000年) 約93万戸(2010年)）
行政の関与	マンション建替えは、区分所有者の共同事業であることに起因して様々な課題があるため、手続き面、資金面、技術面等で行政の関与が必要である。
国の関与	国による助成措置等を講ずるため、国の関与が必要である
施策等の効率性	建替えが行われない場合は、都市内に大量の不良住宅ストックが発生し、その解消に多大な社会的コストを要するおそれがあることから、マンション住民が主体となり自発的に建替事業を行える仕組みが必要である。 本施策における助成措置などにより国の財政出動が必要となるものの、自発的なマンション建替事業が円滑に行われるようになることにより、社会的コストが低減される。
施策等の有効性	建替えを行う団体の運営ルール等を明確にし、権利の移行制度等を設けることにより、建替えの円滑化を図るものであり、被災マンションにおける建替え事例や建替えに至っていない老朽マンションにおいて発生した問題点を考慮すると、これらの制度により建替えがより円滑に進むことが想定され、有効な施策であると考えられる。 また、建替えが円滑に進められる結果、当該マンションに係る良好な住環境の住宅ストックの形成のみでなく、マンションという居住形態についての信頼性の確保にもつながる。
その他特記すべき事項	規制改革推進3か年計画（平成13年3月） 規制改革の推進に関する第1次答申（平成13年12月）

事前評価票【No.24】

施策等名	民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備	担当課	住宅局市街地住宅整備室
施策等の概要	<p>民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下の措置を講ずる。 NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。 【予算額：密集住宅市街地整備促進事業費145億円（国費）の内数】 事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度（密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等）を一元化し都市再生住宅制度として新設する。【予算額：住宅市街地整備総合支援事業費等667億円（国費）の内数】</p>		
施策等の目的	<p>防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地において、不良住宅及び老朽建築物等の除却、建替え、道路等の地区施設の整備、従前居住者の居住確保等を総合的に行い、住宅市街地の防災性の向上により災害による生命・財産・生活に係る被害を軽減し、また居住環境の改善を図る。</p>		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標	16) 緊急に改善すべき密集市街地の解消面積		
指標の目標値等	緊急に改善すべき密集市街地の解消面積：1,500ha（平成17年度）		
施策等の必要性	<p>大都市圏を中心に防災上、居住環境上の課題を抱える密集住宅市街地が広範に存在し、その早急な整備改善は重要な課題。従来より密集住宅市街地の再生に向けた取り組みを実施しているものの、例えば東京においては、このような密集市街地は山手線の外側に広く環状に分布しており、山手線の内側に相当する約5,800haが未だ存在するなど、密集市街地の解消は十分に進捗していない状況。 （＝目標と現状のGAP）</p> <p>密集住宅市街地では、権利関係の輻輳や、住民の高齢化等の特性から特に事業初期において事業に対する住民の合意形成が困難であった。また、従前居住者用住宅への入居が事業ごとに限られていたこと等により、事業の進捗が十分でなかった。 （＝原因分析）</p> <p>このため、密集住宅市街地における地域ごとの事情に応じ、住民、NPOと一体となった事業実施を通じて地域住民の合意形成を図るとともに、事業の進捗により従前の家を失う住民に対する従前居住者用住宅について、各種面整備事業それぞれにおいて整備・管理を行っていた従前居住者用住宅を一元化し、効率的な供給の実現を図ることにより、事業の促進を図る必要がある。 （＝課題の特定）</p> <p>具体的には、民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下の措置を講ずる。 NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。 事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度（密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等）を一元化し都市再生住宅制度として新設する。 （＝施策の具体的内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>仮に東京で地震が発生すれば、密集住宅市街地を中心に、約38万棟の建物が焼失、避難所生活者が91万人（東京都「震災復興グランドデザイン」）発生するなど社会的な損失は多大であり、東京都における「東京構想2000」や、大阪府における「災害に強いすまいとまちづくり」など、</p>		

	地方公共団体も積極的な取り組みを行っているところ。
行政の関与	密集市街地では、敷地規模が小さいことや零細な地権者が多いこと等の特性から自力更新が困難。一方で、防災上課題のある市街地の再生は喫緊の課題であり、行政の関与による事業推進は不可欠。
国の関与	国庫補助制度の拡充である。
施策等の効率性	<p>老朽化した木造建築物が密集し、道路、公園等の公共施設の不足するいわゆる密集市街地においては、市街地大火が発生しやすいため、このような密集市街地において、密集市街地の早急な解消を図り、大規模地震などで出火した際の延焼危険性を低減させることは、人命の保護の上で最も有効。</p> <p>また、災害が発生すると仮設住宅や災害公営住宅等巨額の行政需要が発生するため、行政の関与により事前に対策を進めることが必要である。</p> <p>なお、密集住宅市街地においては、今後10年間で東京で2000haを整備することを目標としており、それに伴う民間投資額は約2兆円と試算される。</p>
施策等の有効性	<p>地域住民、NPOへの支援により、その主体的な参画を促し、密集市街地の大幅整備の早期着手、実施促進が図られる。</p> <p>各事業ごとに整備・運営を行っていた従前居住者用住宅を一元化することにより、事業実施地区外の従前居住者用住宅への移転や、既存の従前居住者用住宅の活用が可能となり、事業実施地区内の住民の移転をよりスムーズに行うことができ、事業の促進につながる。</p>
その他特記すべき事項	第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。

事前評価票【No.25】

施策等名	建築物（非住宅）の省エネルギー化に向けた制度の充実強化	担当課	住宅局建築指導課
施策等の概要	<p>省エネ法（エネルギーの使用の合理化に関する法律）の改正等により、建築物（非住宅）における省エネルギー化を推進する。</p> <p>省エネ法の改正を提案し、床面積 2,000 m²以上の特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出を義務付け、指導及び助言に関する権限等を建築主事を置く市町村の長等に委譲する。</p> <p>省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準を策定する。</p> <p>日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民金融公庫による低利融資制度の延長</p> <p>エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長</p>		
施策等の目的	<p>地球温暖化対策の観点から、温暖化ガスである CO₂ の排出量の削減が国際的に求められている。建築物の省エネルギー化を図ることにより、CO₂ の排出量の削減を図り、地球環境の保全に寄与する。</p>		
関連する政策目標	22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	91) 住宅、建築物の省エネルギー化率		
指標の目標値等	60%（平成 17 年度）		
施策等の必要性	<p>1997 年に締結された京都議定書において、わが国は地球温暖化ガスを 2010 年までに 1990 年比 6%に削減することを求められており、平成 13 年 7 月の総合資源エネルギー調査会総合部会/需給部会報告において、住宅・建築物に係る省エネルギーの具体的な目標は原油換算で 860 万 kl とされた。</p> <p>建築物分野においては、目標達成のために、平成 17 年度において、新規着工の建築物のうち 60%が現行の省エネルギー基準に適合することを見込んでいるところであるが、現在、省エネルギー基準への適合率は 30%程度で横ばい状態である。</p> <p style="text-align: right;">(= 目標と現実の GAP)</p> <p>省エネルギー基準への適合率が低い水準にとどまっている原因としては、以下のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法においては、建築主が省エネルギー措置の実施に努めることとされているが、建築主がどのような対策を講じようとしているかを行政が事前に把握し、十分な指導や指示を行う制度になっていないこと。 ・ 現行の省エネルギー基準は、これに基づき具体的な設計を行うためには一定の能力と時間を要し、建築主、設計者及び施工者にとって負担が大きいものとなっていること ・ 省エネルギー化のためのイニシャルコストが大きく、建築主に物理的・経済的負担を強いること。 <p style="text-align: right;">(= 原因分析)</p> <p>平成 17 年度において、適合率 60%を達成するために、省エネルギー計画の届出の義務付け、指導及び助言に関する執行体制の整備、省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準の策定、物理的・経済的負担の軽減等の新たな施策を行う必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(= 課題の特定)</p>		

	<p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 省エネ法の改正を提案し、延床面積 2,000 m²以上の特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出を義務付け、指導及び助言に関する権限等を建築主事を置く市町村の長等に委譲する。 ・ 省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準を策定する。 ・ 日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民金融公庫による低利融資制度の延長 ・ エネルギー需給構造改革投資促進税制の延長（＝施策の具体的内容）
社会的ニーズ	<p>COP7 における京都議定書の批准へ向けた動きが本格化したことを受けて、地球温暖化対策の着実な実施が求められている。さらに、有識者等からなる社会資本整備審議会から、平成 14 年 1 月に、省エネルギー計画の届出の義務化、執行体制の強化、分かりやすい基準の策定等を今後緊急に講じる必要がある旨の答申を受けた。</p>
行政の関与	<p>建築物の省エネルギー化は、ライフサイクルコストを考えれば採算が合うが、イニシャルコストの段階では、建築主に物理的・経済的な負担を強いる。一方で、地球温暖化対策の観点から CO₂ 排出量の削減に寄与するなど外部性・公益性が大きいことから、その推進に向けては行政側からの積極的な指導・支援が必要。</p>
国の関与	<p>省エネ法の改正・国土交通大臣が定める省エネ基準の策定・政策融資制度・税制特例である。</p>
施策等の効率性	<p>全エネルギー消費量の 1/4 を占める民生部門のエネルギー消費量は 1990 年比 23%増となっており、その中でも大きな伸びを示している建築分野において省エネルギーの推進を図り、CO₂ 排出量の削減を図ることが、地球温暖化対策の観点から効果的である。</p>
施策等の有効性	<p>現在、一定規模以上の建築物で特に省エネルギー措置が必要だと思われる用途の建築物について、省エネ法に基づき、省エネルギー措置に関する報告を求めているが、省エネ措置の報告を行った建築物のうち 90%程度は現行の省エネルギー基準に適合している。</p> <p>このことから、省エネ法の改正を行い、省エネルギー措置の届出を義務化すること等により、新規着工建築物の現行省エネルギー基準への適合率を上昇させることが可能である。さらに、建築主が自らの建築物を省エネルギー基準に適合させるための検討をより容易にするため、分かりやすい基準を策定することが効果的である。</p> <p>また、建築主が省エネルギー措置を講じることを経済的にも容易にするため、現行の日本政策投資銀行の低利融資制度等を始めとする助成措置を引き続き実施することが重要である。</p>
その他特記すべき事項	<p>内閣総理大臣を本部長とする地球温暖化対策推進本部において、同本部が平成 10 年に策定した地球温暖化対策推進大綱の見直しのための検討を行っている。</p>

事前評価票【No.26】

<p>施策等名</p>	<p>新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>鉄道局総務課特定監理業務室、鉄道企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>将来の新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度を創設し、費用負担を平準化させるとともに、工事費用の資金調達リスクを軽減する。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>開業から長い年数が経過した新幹線鉄道は、将来集中的に大規模な改修工事を行うことが不可欠となるが、大規模改修工事に必要となる巨額な資金について、利用者の負担を平準化させるとともに、調達リスクを軽減する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>11) 広域的モビリティの確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法に位置付けられた大都市圏や中核都市を結ぶ我が国の中核的な幹線交通機関として、我が国経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきたところであり、この新幹線による公共輸送を長期にわたり安定的に維持することは広域的モビリティを確保する上で不可欠である。このような役割を担う新幹線鉄道の中で、開業から長い年月が経過したものについては、中核的な幹線交通の維持や安全性確保の観点から、その施設について大規模な改修工事を実施する必要がある。しかしながら、このためには通常要する設備投資額を大幅に上回る巨額の資金を調達することが必要であり、調達を設備投資の段階即ち工事開始時に行なうとすると短期の資金調達につき事業者リスクが発生するほか、多額の工事費用を改修後の利用者の運賃・料金の大幅な値上げで賄うこととなる等、将来の利用者・国民に過大な負担を転嫁させることが避けられないのが実情である。(= 目標と現状のGAP)</p> <p>その原因は、大規模改修工事にあたってはこのように巨額の資金を要するにもかかわらず、現状では事業者の資金調達リスクを軽減させ、かつ大規模改修工事の費用負担を平準化させる制度がないことにある。 (= 原因分析)</p> <p>このような状況下においては、円滑かつ確実な目標の達成は困難であると思料されるため、資金調達リスクの軽減及び大規模改修工事の費用負担の平準化のための制度を創設することが必要である。(= 課題の特定)</p> <p>このため、開業からの年数、財務の状況等から判断して必要と認められる所有営業主体に対して引当金の積立てを義務づけるとともに、積み立てる額については、法人税の計算上損金算入を認めることとする。 (= 施策の具体的内容)</p>		
<p>社会的二一ズ</p>	<p>新幹線鉄道は、全国新幹線鉄道整備法に位置付けられた大都市圏や中核都市を結ぶ我が国の中核的な幹線交通機関として、我が国経済の発展に極めて重要な役割を果たしてきたところであり、引き続き長期にわたって安定的な輸送の確保が求められている。</p>		
<p>行政の関与</p>	<p>行政が直接特別な大規模改修工事にかかる資金を補助するのではなく、純民間会社化されたJR各社に資金を内部留保させることで負担の平準化及び資金調達リスクの軽減を図るものである。</p> <p>民間事業者が自助努力により新幹線鉄道輸送を将来にわたって安定的に維持するための環境整備を図るものである。</p> <p>全国新幹線鉄道整備法の一部改正により、新幹線鉄道大規模改修引当金を積み立てることが必要かつ適当と認められる法人を国(行政)が指定し、引当金の積立てを義務付けることとし、大規模改修工事が円滑かつ確実に実施されるようにする。</p>		

国の関与	税制改正要望である。
施策等の効率性	本施策は、大規模改修工事に係る巨額の費用負担を特定の時点の利用者・国民の負担に帰することなく平準化させるとともに、円滑かつ確実に所要の資金を確保するための手法である。また、要する費用を国の負担による補助金の交付を通じて賄うものではなく、民間事業者による自助努力を通じて確保させるものであるため、その手法の選択においても効率的であると言える。
施策等の有効性	引当金制度の創設による費用負担の平準化及び資金調達リスクの軽減により、大規模改修工事が円滑かつ確実に実施され、将来にわたって安定的に、新幹線鉄道による広域的モビリティを確保することが可能となる。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.27】

<p>施策等名</p>	<p>空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>鉄道局都市鉄道課、財務課 航空局飛行場部新東京国際空港課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>成田新高速鉄道アクセスの整備を促進するため、その建設費の一部に対する補助制度の補助率の嵩上げを行う。 【予算額：1億3,500万円（ニュータウン鉄道等整備事業費補助）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>成田新高速鉄道アクセスの整備を促進して、東京都心部から成田空港までの所要時間を短縮し、空港利用者の利便性向上のほか、空港機能の向上、地域の活性化等を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>46) 都心部との間の鉄道アクセス所要時間が30分台以内である三大都市圏の国際空港の数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>2空港（平成18年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>○ 国際的な拠点空港のアクセス鉄道整備については、国際競争力のある経済社会の維持・発展の観点から、国際交流ネットワークを拡充し国際的な人的・物的交流を促進するため、その充実を図ってきたところである。しかしながら、世界の主要空港（ロンドン、パリ、香港等）の鉄道によるアクセスの所要時間が30分台以下であるのに対し、新東京国際空港（成田空港）については50分台となっており、諸外国の水準に比較して劣っており、国際競争力の発揮に問題が生じている。</p> <p>また、成田空港利用者の太宗を占める鉄道アクセス利用者は、速達性を確保されていないことに伴い、約115億円（平成11年）の膨大な便益を逸失すると推計され、しかも、この逸失便益は旅客の増加に比例して大きくなるため、可能な限り早期に成田空港と都心部との間の鉄道アクセス所要時間を短縮し、空港利用者の利便性を確保することが喫緊の課題となっている。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>成田空港については、既存の鉄道が存在するものの、これの一層の高速化によって30分台を達成することは困難である。一方、新たに高速アクセス鉄道を整備することによって、上記目標が達成されることは考えられるが、既存の鉄道アクセスの需要からの転移を含むものであるため、その収支採算性が厳しく、鉄道事業者だけに委ねていたのでは、整備が進まないのが現状である。（＝原因分析）</p> <p>○ 既存の鉄道の高速化が現状では困難である状況のなかで、我が国の国際競争力の維持・発展の観点から、高速アクセス鉄道の整備が喫緊の課題であることを考えると、鉄道事業者に全てを委ねるのではなく、国としては成田新高速鉄道アクセスの整備を促進することが必要である。 （＝課題の特定）</p> <p>具体的には、鉄道事業者が成田新高速鉄道アクセスを整備することに対して、従来の空港アクセス鉄道整備に対する補助制度の補助率を嵩上げ（18%→1/3）することによって、成田新高速鉄道アクセスの整備が早急に進められるよう支援の強化を図る必要がある（目標年次；平成22年度）。（＝施策の具体的内容）</p>		
<p>社会的ニーズ</p>	<p>都心部から国際的な拠点空港までの所要時間を短縮することは、航空旅客の急増、空港の国際化、利用の拡大化が進展する中で、重要な課題である。</p>		
<p>行政の関与</p>	<p>鉄道事業者が、その経営判断に基づき、必要な整備を推進することが基本である。しかしながら、鉄道事業者による整備が期待しがたい場合において、政策的に特に重要なプロジェクトについては、公的主体が適切に鉄道事業者の役割を補完することが必要である。</p>		

国の関与	国が地方公共団体と共同して支援を行う。
施策等の効率性	<p>既存の路線を最大限活用することによりコストの縮減が図られる。</p> <p>例えば、成田空港については、「30分台」という目標値を同程度の事業費により達成することは、他の交通機関の整備では達成不可能であり、本件補助により早急に成田新高速鉄道アクセスの整備を行うことが目標値の達成には効率的である。</p> <p>○ 国庫補助金231億円を投入することにより、1年間あたり115億円の逸失利益の回復につながるものである。なお、総事業費は1,286億円の規模の事業。</p>
施策等の有効性	<p>本件補助により、成田新高速鉄道空港アクセスの整備を行うことによって、東京都心部から成田空港までの所要時間が短縮し、空港利用者の利便性向上のほか、空港機能の向上、地域の活性化等の効果が生じる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「国際的な空港と都市圏との間を鉄道で連結することが適当である場合には、・・・空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることをめざす。」(平成12年8月運輸政策審議会(現交通政策審議会)第19号答申)</p> <p>外部要因として、地方公共団体及び関係住民との調整、航空旅客需要の動向等が考えられる。</p>

事前評価票【No.28】

施策等名	貨物鉄道事業の規制緩和に関する 鉄道事業法の一部改正	担当課	鉄道局業務課貨物鉄道室
施策等の概要	貨物鉄道事業の許可に係る需給調整規制の廃止、貨物鉄道事業の運賃・料金の上限認可制の廃止を内容とする鉄道事業法の一部改正を行う。		
施策等の目的	貨物鉄道事業への参入に係る需給調整規制を廃止することにより、多様な鉄道貨物輸送サービスの創出を促進し事業の活性化を図る。また、運賃・料金に対する事前規制を廃止することにより、事業者自身の経営判断に基づく機動的な事業運営を可能とし、事業者の経営体質の強化を図る。		
関連する 政策目標	13) 物流の効率化 15) 公正で競争的な市場環境の整備 22) 地球環境の保全		
関連する 業績指標	90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率		
指標の 目標値等	47% (平成 18 年度)		
施策等の必要性	<p>近年、地球環境問題や都市部の道路混雑等の物流を取り巻く制約要因の克服という観点から、鉄道等へのモーダルシフトが重要な政策目標となっている。昨年 7 月に策定された「新総合物流政策大綱」においても、「長距離雑貨輸送における輸送分担率の向上」を目標として掲げ、鉄道の特性が発揮される長距離輸送の分野を中心とした鉄道輸送への転換を掲げている。その実現のため、利便性が高く競争力のある鉄道貨物輸送サービスの実現が必要となる。</p> <p>しかし現実には、鉄道への依存度が高いセメント等の基幹物資輸送において輸送需要が減少し、また、景気低迷の中で物流業全般において運賃競争が激化する傾向にあること等を背景として鉄道貨物輸送のシェアは年々低下しており、モーダルシフトが進んでいない状況にある。 (= 目標と現状のギャップ)</p> <p>このような現状の背景には、鉄道需要を喚起していく上で重要な、多様な荷主ニーズに応じた柔軟な運賃メニューの欠如が指摘されている。同時に、運賃・料金に対する規制制度の存在自体が運賃設定の硬直性を招いているとの批判もある。(= 原因分析)</p> <p>今後、物流市場におけるモード間競争に対応した鉄道貨物輸送の競争力回復を図るためには、市場動向に即応した弾力的な運賃設定等が不可欠の課題であるが、企業向け物流サービスの提供を本質とする鉄道貨物輸送においては、企業間の交渉に基づく自由で多様な意思決定を尊重し、行政関与を最小限とすることが、利用者ニーズの実現や鉄道事業の活性化・競争力向上にも寄与するものと考えられる。(= 課題の特定)</p> <p>このような観点から、貨物鉄道事業の運賃・料金に係る事前規制の廃止等を内容とする規制緩和を行うこととする。(= 施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	物流効率化や環境問題など物流に対する経済的・社会的要請の高まりに対応していく上で、事業規制の緩和により、長距離輸送におけるコスト競争力や環境負荷に優れた鉄道の特性を活かした事業者の創意工夫による事業展開を促進し、事業の活性化を図ることが有効である。		
行政の関与	鉄道貨物輸送の対象である企業向け物流サービス分野は、当事者間の交渉に基づき個々の輸送条件が決定されることを基本としている。		

	<p>今回の規制緩和は、このような物流業の本質を踏まえ、当事者間の多様な意思決定を尊重し行政関与を最小化するとともに、貨物鉄道事業者自らの経営判断に基づく機動的な事業展開を促し、物流市場の競争に対応した合理的な運営体制の構築を促すことを目的としている。</p>
国の関与	<p>鉄道輸送の安全性や円滑な運行の確保のために必要な事業遂行能力についての国の審査（事業許可制）は、今後とも必要である。</p>
施策等の効率性	<p>規制緩和は、物流施設整備に対する補助等に比して財政負担等の政策コストが微少である。さらに、物流業は、競争による価格決定や物流事業者と利用者との交渉に基づく自由な意思決定など経済合理的な取引がより求められる分野である。規制緩和は、このような物流業の本質に即した活性化を図る政策手段として適切であり、事業運営に係る手続負担の減少による柔軟な営業施策の展開や、輸送ニーズの変化に即応した経営努力の促進が期待される。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の主な内容である運賃・料金の事前規制の廃止により、事業者における事前届出の負担がなくなり、機動的かつ柔軟な運賃提示が促進されるとともに、事業者と荷主との交渉による自由で多様な運賃設定が可能となる。このように、物流市場の競争構造に対応した貨物鉄道事業の規制緩和は、鉄道貨物輸送の活性化や競争力向上とともに、物流効率化に向けた利用者ニーズの実現を図る上で、有効な施策である。</p>
その他特記すべき事項	<p>「規制緩和推進3か年計画」(平成12年3月閣議決定)において、「貨物鉄道事業の需給調整規制については、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化等経営の改善が図られた段階で廃止する」との方針が示されている。</p>

事前評価票【No.29】

<p>施策等名</p>	<p>地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等</p>	<p>担当課</p>	<p>鉄道局 施設課 財務課 総務課鉄道企画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>地方中小鉄道の安全性の向上を強力に促すため、既存の鉄道軌道近代化設備整備費補助金の地方中小鉄道の施設及び車両（以下「施設等」という。）の安全対策について補助の拡充（経営状況の特に厳しい事業者に限る。平成15年度までの時限）と、地方税の特例措置を拡充する。 【予算額：2,477百万円の内数（鉄道軌道近代化設備整備費補助）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>地方中小鉄道の施設等の安全対策に対する鉄道軌道近代化設備整備費補助金の拡充及び地方税の特例措置の拡充を図り、緊急に地方中小鉄道のなお一層の安全輸送の確保を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>82) 地方中小鉄道におけるA T S設置率（誤出発防止機能を有するもの）</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>100%（平成18年度）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>わが国の鉄道ネットワークは、大都市を除き、ほぼ概成している状況にある。今後は、全国の鉄道について、利用者利便の向上や安全が十分確保された質の高い鉄道輸送サービスが求められている。国は、国民の生命財産を守るという立場からも、安全輸送の確保のための対策を一層推進していかなくてはならない。</p> <p>このような状況下、昨今の安全輸送の確保状況を見ると、列車走行キロが百万キロ当たりの運転事故件数は、地方中小鉄道においては、全鉄道の約3倍の発生頻度となっており、重大事故の発生が懸念される。</p> <p>また、事故防止に大きく寄与する設備として国は原則として（大規模改修時まで実施を猶予）自動列車停止装置（A T S）の設置を義務付けているが、誤出発防止機能を有するA T Sを設置すべき路線における同A T Sの設置率は、地方中小鉄道では、92.6%にとどまっている。</p> <p>折しも地方中小鉄道の一つである京福電気鉄道で電車同士の正面衝突事故が発生し、さらに問題を顕在化した。（＝目標と現状とのG A P）</p> <p>この原因として、地方中小鉄道の多くは、地域内輸送において基幹的役割を果たす一方で、経営状況が厳しく安全確保のための設備投資が遅れ、施設の老朽化が進む中でかなりの合理化・省力化が進められ、本来、鉄道事業者が自ら行うべき施設等の維持管理等が十分に行われていない恐れがあることが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このような状況においては、地方中小鉄軌道事業者が確実かつ適切に安全対策を講じることを推進するため、適切な施設等の安全対策に係る計画を策定した事業者に対し、必要な支援を行うことにより、その実施の促進を図ることが課題となっている。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、 既存の「鉄道軌道近代化設備整備費補助」の対象事業に、地方中小鉄道が所有する施設等の現状を安全性の観点から評価する「施設等安全性緊急評価事業」を追加し、当該評価に対して補助を行う（経営状況の特に厳しい事業者に限る。平成15年度までの時限）。 A T S未設置区間における誤出発防止機能を有するA T S新設に対する補助率を引き上げる（経営状況の特に厳しい事業者に限る。平成15年度までの時限）。 「鉄道軌道近代化設備整備費補助」により取得した車両の運行の安全性の向上に資する償却資産に係る課税標準の特例措置を拡充する。</p> <p>補助率等詳細な内容については、 上記 の補助率：国3分の1、地方公共団体3分の1とする。 上記 の補助率：現行の国3分の1、地方公共団体3分の1を国5分の2、地方公共団体5分の2に引き上げる。</p>		

	<p>上記の地方税の特例措置については、当該償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度分から5年度分に限り課税標準2分の1としているものを4分の1にする。(=施策の具体的内容)</p> <p>なお、これら安全対策に係る事業は、本来鉄軌道事業者自らが主体となっていく必要があるが、経営状況の厳しい地方中小鉄軌道事業者のみの投資に委ねたのでは、十分な投資がなされない恐れがあるので、補助によって投資のインセンティブを与える必要がある。また、これらの投資による資産価額の増大に伴う固定資産税の増加は、これらの事業者には多大な負担となっている状況に鑑み、税制上の特例措置をさらに拡充する必要がある。(=新規施策の妥当性の検証)</p>
社会的ニーズ	<p>最近の地方中小鉄道の事故等を踏まえて、鉄道利用者が安心して鉄道を利用できる環境づくりが強く求められている。</p> <p>また、日本民営鉄道協会等からも、鉄道輸送の安全対策に対する公的支援措置の拡充の要望が強く出されている。</p>
行政の関与	<p>鉄道の安全輸送の確保に必要な事業には、相当の投資額を必要とするのに対し、それを上回る大きな収入が直ちに期待できるものではない。したがって、鉄軌道事業者による自主的な整備に委ねるのでは目標達成が困難である。このため、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>鉄道の安全は、国民の生命、身体及び財産にかかわる基本的な事項であること、鉄道は大量輸送機関であり、ひとたび事故が生じるとその被害は甚大となる恐れがあることから、全国的に一定以上の安全水準を常に確保することが社会的に求められているため、国は鉄道の安全輸送の確保に対する社会の要請に応じ、積極的に関与する必要がある。したがって、国は地方公共団体及び地方中小鉄軌道事業者と連携して安全輸送確保のために当該事業を推進する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>この支援措置により、地方中小鉄道を含めてATSの設置率が100%となり鉄道の安全性が向上する。</p> <p>経営状況の特に厳しい地方中小鉄軌道事業者に対し、国及び地方公共団体が補助を拡充することによって、残りの投資負担は可能である。</p> <p>本件に関連して、国、地方公共団体及び事業者参加の安全対策会議を設置することで、関係者の相互理解が深まり、地方中小鉄道の安全性への信頼につながる。</p>
施策等の有効性	<p>経営状況の特に厳しい地方中小鉄軌道事業者に対して安全輸送に関する当該事業に係る国及び地方公共団体の補助を拡充することにより、地方中小鉄軌道事業者の自己負担が軽減し当該事業に対するインセンティブが働くようになる。</p> <p>地方中小鉄道の輸送の安全性が高まり、鉄道を安心して利用できる環境を全国的に整備できる。</p> <p>保安監査と施設等安全性緊急評価によって鉄道の施設等の安全性がより詳細に把握できる。</p> <p>施策は鉄道事業者の自主性・主体的判断を尊重できる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.30】

<p>施策等名</p>	<p>低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局企画室 技術安全部環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>深刻化する地球環境問題、大気汚染による地域環境問題に対応するため、新たにバス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的導入に対する支援、大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発を進める。</p> <p>【14年度予算額： 低公害車の普及 27億円(国費) 次世代低公害車開発促進事業 10億円(国費)】</p> <p>低公害車とは、天然ガス自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車、メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車をいう。 次世代低公害車とは、燃料電池自動車、技術のブレークスルーにより新燃料あるいは新技術を用いて環境負荷を低減する自動車(ジメチルエーテルを用いた自動車、次世代ハイブリッド自動車、スーパークリーンディーゼル車等)をいう。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>わが国の二酸化炭素排出の約2割、大都市部における窒素酸化物排出の約5割が自動車に起因することに鑑み、低公害車の開発・普及を通じて環境負荷の小さい自動車社会を構築する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22)地球環境の保全 23)大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>—</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>—</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国全体のCO₂の約2割、大都市部におけるNO_xの約5割が自動車から排出されているところであり、地球温暖化対策及び地域環境対策を推進するために、これらの排出量削減が喫緊の政策課題となっている。このため、交通流対策や交通需要の調整等と並んで、平成13年度より、自動車のグリーン税制やグリーン購入法に基づく公用車の低公害車への切り替え等の施策が始まったところである。</p> <p>しかし、経済産業省、国土交通省、環境省で策定した「低公害車開発普及アクションプラン」において掲げる、2010年度の出来るだけ早い時期の1000万台の普及という目標に対し、現状の普及台数は63万台に過ぎず、現状のままの取り組みでは目標達成は困難と考えられている。</p> <p>特に、ディーゼルバス・トラックについては環境負荷が大きく、CNG自動車等の低公害車の普及の促進に一層の努力が求められているところであるが、普及は進んでいない状況にある。</p> <p>また、大型ディーゼル車については、これに代替し得る排出ガスがゼロあるいはゼロに近い次世代低公害車の技術開発の促進に一層の努力が求められているところであるが、開発は進んでいないのが現状である。(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因として、ディーゼル車が中心であるバス及び中型トラックについては、ディーゼル車からの代替が期待されているCNG自動車は、実用段階にはあるものの、既存車との価格差が大きい(バス:約2倍、トラック約1.5倍)こと、燃料インフラが未整備であることなどのために、普及台数は約3千台にとどまっており、このため、市場が広がらず、結果として量産効果が働かない、競争原理が働かず車種の多様化が進まない等の悪循環に陥っていることがある。</p> <p>また、大型ディーゼル車に代替し得る次世代低公害車は開発コストが大きい一方で、市場が限定的であることから、企業の自主的な開発に多くを期待することは困難である。(=原因分析)</p> <p>この状況の中で、バス・トラックをターゲットとしてCNG自動車等の短期集中的な導入を実現させるため、公的支援を講じることにより、市場を拡大していく必要がある。</p> <p>また、産官学の総合的な取り組みのもと、早急に次世代低公害車の技術開</p>		

	<p>発を進める必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に大気汚染問題の深刻な 3大都市圏のうち自動車NOx・PM法の対策地域において低公害車の導入を行うバス・トラック事業者等を対象とし、地方公共団体と協調してCNG車等の導入に係る補助(平成14年度においては、バス150台、トラック2500台程度の補助を想定)を行うこととし、これを呼び水として、環境負荷の大きいバス・トラック事業におけるCNG自動車等の一層の導入を目指す。 ・ 燃費、排出ガス性能を大幅に改善する次世代低公害車の早期開発・普及を促進するため、保安上及び環境保全上のガイドラインや目標となる技術基準の策定、低公害車の主要部品等の標準化及び標準化を行うための試験・評価方法の確立を行い、早期の実用化を図ることとする。(= 施策の具体的内容)
社会的ニーズ	<p>地球環境保全への取り組みとして、京都議定書により求められている我が国の二酸化炭素削減目標を達成するためには、2010年において温室効果ガスの排出について運輸部門において4600万t-CO2の削減が必要である。</p> <p>自動車NOx・PM法が成立したことなど、自動車に起因する環境問題に対する取り組みは着実に進められているが、大都市地域における大気汚染問題は依然として深刻な状況にある。</p>
行政の関与	<p>低公害車に係る初期投資を軽減することで、民間により円滑に低公害車市場が形成されるインセンティブを付与する。</p>
国の関与	<p>自動車NOx・PM法の対策地域の地方公共団体と協調して、バス・トラック事業者等による低公害バス・トラックの導入に対する補助を行う。</p> <p>次世代低公害車の開発は、保安基準等の策定を行う必要があることに加え、我が国のみならず世界的な課題であり、政府間での情報交換や協調検討体制をとることにより、国際的な連携を図ることが重要である。</p>
施策等の効率性	<p>地球温暖化問題や地域環境問題の改善による便益の大きさについては、最終的には人類の生存そのものを脅かしかねない課題に対する取り組みであり、極めて大きなものとなると考えられる。</p> <p>自動車NOx・PM法の対策地域、走行距離の長い運送事業者、環境負荷の大きなバス、トラックというように対象を限定、集中して導入を支援することにより、効率的な環境対策を図ることができる。</p>
施策等の有効性	<p>三大都市圏のバス・トラック事業者に対して、CNG自動車等の実用段階にある低公害車導入に係る初期投資負担について公的支援を講じることにより、代替需要時などに低公害車を導入するインセンティブの向上が図られ、これにより一定の需要効果があがることから、メーカーの量産意欲もあがり、もって市場の早期成熟が達成され、低公害車の普及を促進することができる。</p> <p>三大都市圏の自治体と国が一体となった支援を図ることとしている。</p> <p>また、次世代低公害車については、民間のみの負担では困難な開発を産官学一体となって行うことにより早期に実現されれば、特に環境負荷の高い大型ディーゼル車をターゲットとした実用化が図られることになる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第151回国会小泉首相所信表明演説(平成13年5月7日)</p> <p>低公害車の開発・普及に関する緊急提言(平成13年7月4日環境自動車開発・普及総合戦略会議)</p> <p>低公害車開発普及アクションプラン(平成13年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省)</p> <p>改革工程表(平成13年9月26日)</p> <p>第153回国会小泉首相所信表明演説(平成13年9月27日)</p> <p>環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書(平成13年12月19日)</p> <p>地球温暖化対策推進大綱(平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定)</p> <p>副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書(平成14年5月27日)</p>

事前評価票【No.31】

施策等名	貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進	担当課	自動車交通局貨物課
施策等の概要	貨物自動車運送事業法について、営業区域規制及び運賃・料金規制の緩和及び輸送の安全の確保に係る社会的規制の強化等を内容とする法律改正を行う。		
施策等の目的	貨物自動車運送事業について、情報技術を活用したサービスの提供を促進する等柔軟な事業展開を可能とするとともに、輸送の安全確保等の社会的要請にも適切に対応する。		
関連する政策目標	13) 物流の効率化 15) 公正で競争的な市場環境の整備 19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	55) トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 85) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合		
指標の目標値等	55) トラック輸送における営業用トラック輸送の割合 54% (平成18年度) 85) 事業用自動車の運行管理に起因する事故割合 50% (平成17年度)		
施策等の必要性	<p>近年、車両の性能の高度化や高速道路網の広がり、情報化の進展等トラック輸送をとりまく状況は大きく変化しており、こうした技術を活用した物流の効率化が期待されている。しかしながら、営業用トラックの積載効率は58.9% (平成2年度) から50.2% (平成12年度) に減少するなど、輸送の効率化が進展しない状況にある。また、荷主ニーズに対応したサービスの実現のためには、事業者は運送形態等に応じ多様かつ機動的な運賃設定を行う必要があるが、現在は柔軟な運賃設定・変更が行われているとは言えず、その結果実勢運賃と届出運賃が乖離する等の状況が見られる。</p> <p>輸送の安全確保については、法律制定後の10余年において営業用トラックが惹起した事故件数は全体の3.7% (平成2年度) から3.5% (平成12年度) に減少したにとどまっているほか、元請事業者による下請事業者に対する違法な運送指示により、事故が発生するなどの例が散見される。(= 現実と目標のギャップ)</p> <p>営業区域は、事業者が運行管理等輸送を適切に行える等輸送の安全を確保する上で必要な地理的範囲として定められたが、近年の車両の安全性の向上や携帯電話の普及等により、当初の規制目的が代替手段によって実現可能になっていることからその必要性がうすれており、むしろ、情報化の促進等による物流の効率化の要請に対応することが必要となっている。運賃・料金については、貨物運送はプロ対プロの取引が大半であり、運賃・料金は日々変化するものであるため、これらを事前に届け出ることが事業者にとって大きな負担となっており、運賃・料金設定の機動性が損なわれている。また、トラック運送の市場が競争的なものとなっているとともに、変更命令を発出する蓋然性も低く、事前届出が過度な規制となっている。</p> <p>輸送の安全の確保については、現在利用運送事業者はトラック運送に係る輸送の安全確保責任を負わないこととなっているが、実際はトラック利用運送は、トラック実運送事業者が他のトラック事業者を自らの実運送の補完的位置づけとして利用しているケースがほとんどであり、元請事業者が自らの荷主としての立場を利用して不当な運送要求を下請事業者に対して行った場合にも、何ら責任を負わないことにより問題が発生している。また、法制定時に地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を設置したが、当該機関は事業者に対する報告徴収権限を持っていないために事業者指導が円滑に行われて</p>		

	<p>いないことも原因。(= 原因分析)</p> <p>経済活動の阻害要因となっている経済規制については、緩和することが必要。また、輸送の安全確保については、トラック事業の実態に即した規制とし、元請事業者にも一定の責任を課す必要がある。また地方適正化実施機関については、その目的に沿った活動を円滑に行えるよう、事業者に対する資料提出要求等の権限を付与する必要がある。(= 課題の特定)</p> <p>営業区域については、輸送の安全を確保するための手段を講じた上で廃止することとし、運賃・料金については、事前届出制を廃止する。</p> <p>また、これまで貨物運送取扱事業法の規制対象であった自動車に係る利用運送事業について、今後は貨物自動車運送事業法の規制対象とすることとし、その上で、元請事業者が下請事業者に対し輸送の安全を阻害するような運送要求を行うことを禁止する。そのほか、地方適正化実施機関は、苦情の処理等にあたって、トラック事業者に資料の提出等を求めることができるものとする。(= 具体的措置)</p>
社会的ニーズ	事業者の弾力的な事業運営を可能とすることにより物流の効率化を促進すること。また、トラック事業者による安全な輸送を確保すること。
行政の関与	本法案は、経済的規制については国の関与を極力排除し、市場原理に基づいた民間事業者の創意工夫による事業経営を可能とするものである。また、経済的規制を緩和する際には、公正で競争的な市場の確保や、競争により損なわれうる輸送の安全の確保について、事後的に行政がチェックを行うことが必要。
国の関与	トラック事業に関しては、規制や手続きを全国的に統一することにより、シームレスな輸送が可能となり、物流の効率化が促進されるものであるので、国による関与が必要。
施策等の効率性	本件施策の実施による追加コストは微少である。一方で、市場の活性化、手続き負担の減少による事業者の創意工夫による柔軟な事業運営が可能となり、荷主ニーズに合ったサービスの提供や効率的な輸送サービスの実現など利用者利便の増進が図られるほか、輸送の安全が確保され、事故の減少等に繋がる。
施策等の有効性	本件施策は、トラック事業に係る経済的規制を可能な限り緩和することにより、トラック事業者による弾力的な事業運営を可能とし、荷主ニーズに合ったサービスの提供や効率的な輸送サービスの実現を図るものである。一方で、元請事業者の下請事業者に対する違法な運送指示を禁止することにより下請事業者の運行管理が一層確実なものとなるとともに、地方貨物運送適正化事業実施機関の権限強化により、当該機関による事業者の指導がより円滑に行われることとなり、トラック輸送の安全が向上することが期待されるものである。
その他特記すべき事項	<p>営業区域規制及び運賃料金規制の緩和については、規制改革推進計画記載事項である(平成13年3月30日閣議決定)。</p> <p>昨年、有識者による「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業に関する懇談会」を開催済み。(報告書：平成13年12月13日)</p>

事前評価票【No.32】

<p>施策等名</p>	<p>自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局技術安全部 管理課、技術企画課、整備課、 環境課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>使用済み自動車の不法投棄の防止、リサイクルの促進のため、道路運送車両法の抹消登録制度の見直し等の自動車リサイクルシステムの構築により、使用済み自動車の適正処理が確保できる制度を構築する(道路運送車両法の改正)。また、自動車重量税の還付制度を創設する(減税見込額:年間62億円)。 自動車リサイクル部品の利用促進のため、その評価指針を示し品質信頼性の向上を図る。 【予算額:9949千円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>循環型社会の形成に向けた使用済自動車の不法投棄の防止対策及び適正な解体処理によるリサイクルの促進。 自動車リサイクル部品情報の充実等による、整備工場におけるリサイクル部品の利用促進</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>25)循環型社会の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>104)リサイクル部品を使用する自動車整備工場の割合</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>80%(平成17年度)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>現在、使用済み自動車は年間400万台～500万台と大量に発生しており、循環型社会の形成にはリサイクルを適切に実施するシステム整備が喫緊の課題である。使用済み自動車のリサイクル率は現在概ね75%、すなわち25%が埋立て処分されているが、現在のリサイクル技術及び埋立処分場の残余容量の逼迫等に鑑みれば、リサイクル率のさらなる向上が喫緊の課題となっている。</p> <p>また、不法投棄は地域環境保全の観点から根絶されるべきものであるが、現在、不法投棄される自動車は年間22,000～25,000台であると推定され、社会問題となっている。(=現状と目標のGap)</p> <p>使用済み自動車の適正処理及びリサイクルが進まない理由として、使用済み自動車用管理票(マニフェスト)の運用など現在の行政、業界の取り組みでは、適正処理及びリサイクルの実施に十分な強制力が伴っておらず、促進するスキームもないこと、またリサイクルにより得られる部品の品質に対する信用が十分ではなく、部品の使用が限られていることが挙げられる。</p> <p>また、不法投棄については、現行制度では、運行の用に供することをやめた自動車の所有者等の把握ができていないこと等に原因があると考えられる。(=原因分析)</p> <p>このため、使用済み自動車の適正処理及びリサイクルを促進するためには、確実に適正処理及びリサイクルを実施するための措置の創設、インセンティブの付与及びリサイクル部品の信頼性確保による使用の促進が必要である。</p> <p>また、不法投棄を未然に防止するためには、運行の用に供されていない自動車の状況を適切に把握することが必要である。(=課題の設定)</p> <p>具体的には、自動車の抹消登録制度等を活用して、適正処理が行われたことの確認を抹消登録(一時抹消登録後の自動車及び軽自動車の解体等に係る届出)の要件とするとともに、リサイクル部品の利用促進のため、リサイクル部品を使用していない整備事業者の多くが品質に対する懸念を持っていることを踏まえて、国が部品の評価指針を示す等により品質信頼性の向上を図る必要がある。</p> <p>さらに、不法投棄を未然に防止するため、一時的に運行の用に供されていない自動車も含めて常に所有状況等を把握することができるよう、一時抹消</p>		

	<p>登録制度の見直しを行う。</p> <p>また、適正に解体されたことが、道路運送車両法の永久抹消登録等により確認された自動車について、車検の残期間に応じた額の自動車重量税を還付する制度を創設する。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>使用済み自動車不法投棄の問題を解決すること、不適正処理による環境負荷発生を防止すること。</p>
行政の関与	<p>使用済み自動車の処理が逆有償化しており、ユーザー、業界の努力だけでは適正なリサイクルの促進、不法投棄の防止は困難である。</p> <p>リサイクル部品の統一的・客観的な評価基準の作成に当たっては行政が主体的に関与することが適当である。</p>
国の関与	<p>自動車リサイクルシステムの構築には国の関与が不可欠である。</p> <p>全国一律の評価基準の作成には国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>本件施策によるユーザーの負担は小さいが、一方、適正処理及びリサイクルを進めることが可能であり、また不法投棄自動車の自治体等による膨大な撤去費用等を削減する効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>本件施策は、自動車の抹消登録制度等を見直して、マニフェストを活用し適正処理及びリサイクルが行われたことを確認するシステムを確立することによって、自動車リサイクルの促進に繋がるとともに、自動車リサイクル部品の品質評価等を行い品質信頼性の向上を図ることにより、良質な部品の流通促進と粗悪な部品の排除が図られ、整備事業者による自動車部品リサイクル率の向上に繋がっていくものである。</p> <p>さらに、一時的に運行を停止している自動車についても所有者等を的確に把握することにより、適正処理を経て抹消登録(一時抹消登録後の自動車及び軽自動車については解体の届出)がなされるべき自動車が不法投棄されることを未然に防止することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>運輸技術審議会答申平成11年6月14日 ナンバープレート活用方策等に関する懇談会報告書 平成12年7月 (登録制度分科会とりまとめ) 産業構造審議会 環境部会 廃棄物・リサイクル小委員会 自動車リサイクルWG 第2次報告書 ～新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて～ <自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方> 平成13年9月 中央環境審議会 廃棄物・リサイクル部会 自動車リサイクル専門委員会 使用済み自動車の再資源化等に関する法律案について」平成14年3月</p>

事前評価票【No.33】

<p>施策等名</p>	<p>自動車の安全基準の強化</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局技術安全部 技術企画課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>平成22年を目途に車両の安全対策により交通事故死者数(30日死者数)を1200人低減することを目標として、自動車の安全基準の拡充・強化を実施することとしており、この第一段として、世界で初めて導入されるRV車による死角事故を防止する基準、歩行者の頭部の傷害を防止する基準等の5項目の自動車の安全基準について、今後2年以内に拡充強化を行う。</p> <p>歩行者頭部の傷害防止基準 RV車等の死角事故防止基準の導入 オフセット前面衝突¹基準 乗用車等へのハイマウントストップランプ²の義務付け トラック後部への突入防止装置の義務付け対象車種の拡大</p> <p>1：車両前面の一部が重なりあう前面衝突 2：後面中央ブレーキランプ</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>自動車交通における、車両の安全基準の強化による、交通事故対策</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19)交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>84)車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>3.5%(平成17年)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>我が国の交通事故件数、死傷者数は一貫して増加傾向にあり、平成12年には、93万件、116万人と、平成11年と比べて、約10%と大幅に増加し、過去最高を記録した。また、4年間連続して減少していた死者数が9066人と増加に転じ、平成12年までに死者を9,000人以下とする第6次交通安全基本計画の目標に遠く及ばないものであった。(=目標と現状のGAP)</p> <p>全交通事故の死者数の約3割を占める歩行者については、その死亡事故率等は他の事故と比べて高く、歩行者の死者の削減が喫緊の課題となっているものの、車両の安全基準の中ではこれまで、自動車に乗車している者の被害の軽減を中心に基準が策定されており、歩行者の傷害値に関する基準はない。また、大型トラックでは基準化されている死角事故を防止する基準が乗用車等では策定されていない。</p> <p>また、全死亡事故の約4割を乗車中の乗員死亡が占め、その約7割が前面衝突であり、自動車の前面衝突時の乗員被害軽減のための基準としては車両同士が真正面に衝突するフルラップ前面衝突基準が導入されているが、正面衝突事故の約半数を占める車両の一部が重なり合って衝突するオフセット衝突についての基準は導入されていない。(=原因分析)</p> <p>このような状況を踏まえると、現在の交通事故を取り巻く厳しい状況の中、第7次交通安全基本計画において、平成17年までに死者を8,466人以下とするとしている目標の達成には、従来の基準に加えて、これらの事故における死亡事故率を低減させるために効果がある基準を導入することなどによる車両の安全基準等の自動車交通の安全対策の拡</p>		

	<p>充・強化が必要である。(= 課題の特定)</p> <p>このため、以下の視点から以下の基準については今後 2 年以内に策定することとしている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 現在の歩行者事故の厳しい状況、自動車の技術的進捗等による歩行者の被害軽減対策技術の向上等を踏まえ、歩行者の死亡原因の 6 割が頭部傷害であることに対応するため、歩行者頭部の傷害防止基準(車両のボンネット構造化)を制定する必要がある。なお、歩行者保護に関する基準に関しては、I H R A (国際調和研究活動)において国際的に研究が行われており、これを踏まえて制定することとしたものである。 さらに、RV車等を対象に、死角事故防止に必要な運転視界を確保するための基準を制定する必要がある。 車室の変形や衝撃によって乗員の傷害が発生することを防止を目的として、乗用車と小型トラックにフルラップ前面衝突基準に加え、車両前面が 40% ずつ重なり合って正面衝突する事故を模擬して行うオフセット前面衝突試験に係る基準を制定する必要がある。(= 施策の具体的内容) <p>上記の基準以外にも、追突事故対策に係る 2 つの基準を策定する予定である。</p>
社会的ニーズ	交通事故は、国民の生命、財産に大きく関わる問題であり、また、現在の事故件数、死者数が極めて多いことから、その削減が強く求められている。
行政の関与	交通事故問題は国民的課題であり、それら自体は直接利益をもたらすものではないこと等から、市場原理に全てを委ねることは出来ない。また、交通事故は、人命、財産等の保護に直接関わる問題であり、事故処理、救急医療、社会保障等に係る様々な社会的費用を発生させるものであることから、国や公的セクターの積極的な関与が不可欠である。
国の関与	自動車の安全基準は日本全体で同一のものとする必要があり、国が検討していくことが必要である。
施策等の効率性	自動車の安全基準については、自動車製造業者も対応できるコストで安全効果の高い施策を実施するものである。 平成22年までに、歩行者頭部の保護基準で 125 人、オフセット前面衝突基準で 115 人の交通事故死者数(30日死者数)が減少する見通しである。
施策等の有効性	自動車の安全基準の拡充により、歩行中事故による死者数の減少、オフセット衝突時の乗員死者数の減少等を通じて、交通事故死者数等が減少することとなる。
その他特記すべき事項	第7次交通安全基本計画(平成13年3月) 運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」(平成11年6月)

事前評価票【No.34】

施策等名	リコール制度の拡充	担当課	自動車交通局 技術安全部審査課
施策等の概要	リコール命令の新設並びに報告義務違反及び届出義務違反に対する罰則の強化。(道路運送車両法の改正) 自動車の後付装置に対するリコール制度の新設。(道路運送車両法の改正)		
施策等の目的	同一の型式の一定の範囲の自動車の構造、装置又は性能がその設計又は製作の過程に起因して安全確保及び公害防止上の基準である「道路運送車両の保安基準」(保安基準)に適合しなくなるおそれがある場合、当該自動車の製作者等により当該自動車の回収・修理(リコール)が確実に行われるようにする。 同一の型式の一定の範囲の自動車の後付装置についても、設計又は製作の過程に起因する基準不適合が発生するおそれがある場合、当該後付装置の製作者等により当該後付装置の回収・修理が確実に行われるようにする。		
関連する 政策目標	17) 消費者利益の保護 19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善		
関連する 業績指標			
指標の 目標値等			
施策等の必要性	<p>現在、自動車の安全確保及び公害防止を図る施策の一つとして、自動車のリコール制度がある。これは、設計又は製作の過程に起因する基準不適合が発生するおそれが判明した同一の型式の一定の範囲の自動車について、当該自動車の製作者等が回収・修理を実施する制度であるが、近年、大手自動車製作者によるリコール隠し等の不正事案が相次いで発生し、自動車の安全性や自動車に対するユーザーの信頼を揺るがす社会問題を招いたところである。</p> <p>また、自動車台数の増加やユーザーニーズの多様化などを背景に、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシートなどのいわゆる「後付装置」が多数流通し使用されているが、設計又は製作の過程に起因する基準不適合が発生しても、適切な改善措置がとられない場合には、ユーザーに多大な不利益を及ぼすとともに安全性等を確保できなくなる。現に、近年、基準不適合の後付装置が市場に流通し、回収・修理が行われた事例があり、こうした状況に至る蓋然性が高まっている。(=目標と現状のGAP)</p> <p>現行のリコール制度では、製作者等がリコールを行う場合に届出を義務づけているが、罰則が軽く違反行為に対する抑止効果が低い。また、製作者等がリコールを行わない場合に、国土交通大臣は勧告・公表を行うことができるとされているが、改善措置の強制力がないため、リコールを確実に行わせる上で不十分である。</p> <p>また、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシートなどの後付装置が多数流通し使用されているにもかかわらず、後付装置は現在のリコール制度の対象となっていない。(=原因分析)</p> <p>自動車製作者等による不正事案の再発を防止し、リコールの確実な実施を図るためには、不正事案を確実に抑止する仕組みとすることが不可欠である。また、後付装置については、自動車と同様にリコール制度の対象とすることが必要である。(=課題の特定)</p>		

	<p>具体的には、現行のリコール制度にある国土交通大臣による勧告・公表に加え、勧告・公表を行っても改善措置をとらない場合に国土交通大臣が改善措置をとるよう命ずることができる旨の規定を設けるとともに、リコールに係る違反行為があったときの罰則を強化する。さらに、後付装置に関するリコール制度を新たに導入する。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>近年、自動車のリコールに関する不正事案が相次いで発生し、自動車の安全性や自動車に対するユーザーの信頼を揺るがす社会問題を招いたところ。</p> <p>また、自動車台数の増加やユーザーニーズの多様化などを背景に、自動車の使用開始後にユーザー等が自由に取り付けたり交換したりするチャイルドシートなどのいわゆる「後付装置」が多数流通し使用されているにもかかわらず、リコール制度の対象となっておらず、安全性の確保等を確実に図ることができない。</p>
行政の関与	<p>自動車の安全性の確保及び公害の防止は行政（国）の基本的責務であり、本施策の実施には行政（国）の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>同上</p>
施策等の効率性	<p>リコールに関する届出義務違反、虚偽報告等に対する罰則の強化等により、自動車製作者等によるリコール隠し、クレーム隠し等の不正行為の抑止には大きな効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、自動車製作者等による不正が防止され、リコールの確実な実施が確保されることにより、自動車の安全性確保及び公害の防止が図られるとともに、ユーザー保護につながる。</p> <p>本施策の実施により、後付装置製作者等が行っている自主回収に比べ、自動車のリコールと同様に改善措置を実施する際にはリコール届出を国に行うことにより、リコール情報について国がプレス公表や、ホームページへの掲載などを行い、広くユーザーに広報することができ、基準不適合品の回収がより効果的かつ確実なものとなる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.35】

<p>施策等名</p>	<p>不正改造車撲滅のための制度の構築</p>	<p>担当課</p>	<p>自動車交通局技術安全部整備課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>不正改造車を撲滅するため、不正改造等の行為そのものを禁止する規定を新設するとともに、不正改造車のユーザーに対する整備命令手続を強化する（道路運送車両法の改正）。</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>道路交通の安全確保、公害の防止及び環境の保全を目的とした不正改造車の排除。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>19) 交通安全の確保 23) 大気、騒音等に係る生活環境の改善</p>		
<p>関連する 業績指標</p>			
<p>指標の 目標値等</p>			
<p>施策等の必要性</p>	<p>現在、自動車保有台数は、平成13年3月末には7500万台に達し、自動車は国民生活に十分定着した輸送手段となっている。そのため、全ての自動車の使用者が道路交通の安全を確保、公害の防止及び環境の保全を図るために、自動車を保安基準に適合するよう維持し、安全に運行することが求められる。しかし、一部の悪質な自動車の使用者においては、著しい騒音を生じさせるような改造、運転視野を妨げる濃い着色フィルムを貼る等の不正改造を行う例が増加（「不正改造車を排除する運動」の強化月間（6月の1か月）において実施した街頭検査結果の過去5年間における整備不良車両数に占める不正改造車両数の割合、平成9年：19.9%、平成10年：26.3%、平成11年：26.9%、平成12年：33.8%、平成13年：49.5%）してきており、安全面、環境面への悪影響が懸念されているところである。</p> <p>国土交通省は警察と協力し、街頭検査を実施しているところであるが、街頭検査における整備命令発令件数は増加（過去5年間の実績、平成8年度：722件、平成9年度：772件、平成10年度：854件、平成11年度：1,266件、平成12年度：1,384件）しており、更なる不正改造車撲滅への対応が求められているところである。（＝現状と目標のGAP）</p> <p>これまで不正改造車を撲滅できなかった理由として、使用者自らの好みで保安基準に不適合な様々な装飾を取り付ける不正改造の事例が急増していること及び整備命令発令時や車検時にのみ直し、すぐに不正改造の状態に戻すような悪質な行為に対する対応が不十分であることが原因の一つと考えられる。</p> <p>また、現在の整備命令制度では、整備命令を発令した後、実際整備がなされたことを確認する強制的な手段がないことも一因と考えられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、不正改造車を撲滅するためには、不正改造等の行為そのものを禁止し、これまで取締まることのできなかった不正改造等を行った者を処罰できるようにすることが必要である。</p> <p>また、不正改造車の使用者の必要な整備の履行を確保できるよう、整備命令手続を強化し、厳格な運用を図ることが必要である。（＝課題の設定）</p> <p>具体的には、不正改造等の行為そのものを禁止する規定を新設するとともに、不正改造車の使用者に対し、必要な整備をした上で現車提示を義務付け、それに違反した場合には使用停止命令を発令する整備命令手続の強化を盛り</p>		

	<p>こんだ道路運送車両法及び関係法令の改正を行う。</p> <p>また、街頭検査等において、整備命令手続の厳格な運用を図る。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>不正改造車は安全面、環境面で社会に対する影響が大きく、これを排除することは社会的必要性が高い。</p>
行政の関与	<p>不正改造の行為そのものを禁止する必要がある。</p> <p>整備命令制度の強化、及び街頭検査等の実施のためには行政の関与が不可欠である。</p>
国の関与	<p>整備命令制度の設計・運用には、国の関与が不可欠である。</p> <p>不正改造等の禁止に罰則規定を設けるには国の関与が不可欠である。</p>
施策等の効率性	<p>法律改正及び整備命令制度の設計・運用に係る経費は小さいが、不正改造行為そのものを禁止し処罰の対象とすること及び整備命令時にステッカーを貼付し現車提示を義務付ける等、不正改造行為の抑止及び不正改造車の運行防止には大きな効果がある。</p>
施策等の有効性	<p>法律改正を行うことによって、今まで取締られなかった不正改造行為を行う者を取締まれるようになり、不正改造等の行為を抑止することができる。</p> <p>さらに、整備命令制度を強化することにより、整備の後、当該車両を国へ現車提示することを義務付け、車両提示をしない場合には直ちに使用停止命令を発令することが可能となるため、不正改造車の運行を防止することができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>第7次交通安全基本計画(平成13年3月閣議決定)</p>

事前評価票【No.36】

<p>施策等名</p>	<p>プレジャーボート利用環境の整備</p>	<p>担当課</p>	<p>海事局安全基準課 船員部船舶職員課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>安全性の高いプレジャーボートの利用環境を整備するため、以下の施策を実施する。 小型船舶操縦士資格制度の見直し等 プレジャーボート等の利用実態等を踏まえ、資格区分の再編成、小型船舶操縦者の遵守事項の明確化などを内容とする小型船舶操縦士資格制度の見直し。 【予算額：小型船舶免許登録システム構築等 2 1 0 百万円(国費)の内数】 救命胴衣の着用促進 ・常時着用により適した救命胴衣等の技術基準の導入 ・救命胴衣着用の啓発活動の推進</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>プレジャーボートの利用実態及び海難発生状況を踏まえた規制・制度の新設・見直し等の諸施策を推進することにより、プレジャーボート利用の安全性を確保し、健全なプレジャーボート利用を促進する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19) 交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>76) 海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成17年までに200人以下とすること</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>従来から、小型船舶操縦士資格制度に基づく免許・資格体系の下、小型船舶操縦者の適格性を選定し、また、救命胴衣備え付け義務等により小型船舶の航行の安全性の確保を図ってきたところであるが、小型船舶の海難は、過去5年間で4割増加しており、平成12年では2147件と海難全体の約8割を占めている。また、こうした海難に伴う死傷者も220名に達し、大型船舶の海難の場合と比較しても死傷者の発生率が高くなっており、必ずしも小型船舶の航行の安全性が確保されているとは言い難い現状にある。</p> <p>さらに、小型船舶操縦士資格制度については、資格区分が複雑で分かりにくい、近年増加している水上オートバイに対応した専用の資格を設けるべきなど、制度の簡素・合理化を求める声が高まっている。 (=目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因を考察するに、小型船舶の海難の7割が見張り不十分や操船不適切等の人的要因によるものであり、小型船舶操縦者の船舶航行に係る遵守事項が徹底されていないこと、さらに救命胴衣の着用率が高くないということが原因であると考えられる。</p> <p>また、小型船舶操縦士資格制度については、制度創設から約30年が経過しており、利用者ニーズの変化に十分対応しきれていないことなども一因と考えられる。 (=原因分析)</p> <p>この原因を払拭する為には、利用者ニーズに対応した資格区分の再編成など、制度の簡素・合理化を図りつつ、小型船舶操縦者に対し、操船や救命胴衣の着用に係る船舶航行の安全性を確保するという遵守事項を明確化するとともに、救命胴衣の着用率を高めていくことが不可欠である。 (=課題の特定)</p> <p>このため具体的には、小型船舶操縦士制度を見直し、資格区分の再編成や試験・教習内容の見直し、救命胴衣の着用等小型船舶操縦者の遵守事項の明確化など、利用者ニーズに対応して制度の簡素・合理化を図りつつ、安全に対する意識の徹底、知識・技能の向上を図るための施策の具体化を図る。</p> <p>さらに、救命胴衣については、ライフジャケット着用推進会議を中心</p>		

	<p>として、官民一体となった救命胴衣着用の啓発活動の推進を図り、かつ常時着用により適した救命胴衣等の技術基準の導入を行う。 (=具体的な施策内容)</p>
社会的ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> ・プレジャーボートに係る利用者ニーズ ・プレジャーボートの海難の増加 ・船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数が依然多い(特に、救命胴衣未着用者)
行政の関与	<p>海上交通の安全の確保を目的とする小型船舶操縦士資格制度の見直し及び安全規制の検討等は、行政(国土交通省)に課された重要な使命であり、かつ、行政が主導的に関与すべきものである。</p>
国の関与	<p>資格制度、安全基準等の検討、創設は国が主体的に取り組むべきものである。</p>
施策等の効率性	<p>小型船舶の利用実態を踏まえた小型船舶操縦士資格制度の見直し等による、資格区分の再編成やプレジャーボート等の航行の安全性確保のための遵守事項の明確化などによって、海洋レジャーに係る小型船舶の運航上の安全性を更に高め、海難の未然防止や海洋レジャーの一層の推進が図られる。</p>
施策等の有効性	<p>小型船舶の利用実態を踏まえた小型船舶操縦士資格制度の見直し等による資格区分の再編成や航行の安全性確保のための遵守事項の明確化などにより、プレジャーボートの安全運航が高められ、海難の未然防止や健全で安全な利用の促進が期待できる。また、海難が発生した場合においても救命胴衣を着用していることにより、救助効率が向上する。これらの施策は海難及び海中転落による死亡・行方不明者数の減少につながるものである。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.37】

施策等名	臨海部低未利用地の利用転換の促進	担当課	港湾局開発課民間活力推進室
施策等の概要	<p>(財)民間都市開発推進機構が支援する特定民間都市開発事業の三大都市圏における事業対象区域を拡大するとともに、同機構による土地取得・譲渡業務を臨海部において新たに導入する。</p> <p>【予算額：港湾開発資金貸付金10億円】</p>		
施策等の目的	大都市における臨海部低未利用地の利用転換を促進する		
関連する政策目標	5) 住環境、都市生活の質の向上		
関連する業績指標			
指標の目標値等			
施策等の必要性	<p>我が国の経済構造改革を進める上で、都市の国際競争力と魅力を高め、都市再生を行うことが重点課題の1つとなっている。特に大都市を中心とする臨海部の工業地域には、高度経済成長期に立地した工場の転廃業等により相当規模の低未利用地が発生し、活力の低下等の問題が生じており、その用途の転換により有効利用を図ることが求められている。これまでも、臨海部用地における民間事業者による土地の有効活用のための施策を進めてきたが、平成12年度末時点で、全国の臨海部で約5000haの低未利用地が発生しており、民間事業者による土地の有効利用が進んでいない状況にある。</p> <p>(=目標と現状のGAP)</p> <p>この原因を考察するに、臨海部用地には既存市街地と比べ規模が大きく、周辺が工場地域であること等の特性があるため新たなプロジェクト実現に投資リスクが大きいことや土地所有者に新たな事業に関するノウハウが不足していること等が低未利用地の利用転換が進まない原因であると考えられる。</p> <p>(=原因分析)</p> <p>このような原因を解消するためには、長期低利の資金を安定的に供給すること等により長期的な観点から事業の成立を図ることを可能とするとともに事業化に必要な情報提供を行うこと等によりプロジェクト立ち上げの可能性を高めることが必要である。</p> <p>(=課題の特定)</p> <p>これらを解決するため、長期低利の資金を安定的に供給することができる(財)民間都市開発推進機構による特定民間都市開発事業の三大都市圏臨海部における事業対象区域を特定港湾開発地区以外に拡大するとともに、同機構が民間都市開発事業の計画地(事業見込地)を取得して事業の立ち上げ支援を行う土地取得・譲渡業務を、臨海部においても導入することとする。</p> <p>(=施策の具体的内容)</p>		
社会的ニーズ	臨海部低未利用地を利用転換し、港湾機能・都市機能の向上による活力ある都市の形成や、水際線の市民によるアメニティ豊かな生活環境の向上を図ることは、都市再生の重要な課題の一つであり、社会的要請は大きい。		
行政の関与	臨海部の低未利用地の利用転換は、都市計画、港湾計画等の各種計画と調整しながら進めることが必要であり、その効果は広く港湾機能・都市機能の向上として市民に還元されるものであるため、行政の関与が必要である。		

国の関与	都市再生は我が国の経済構造改革を進める上で重要な課題の一つであり、緊急的に推進する必要があることから、国が必要な支援を行う必要がある。
施策等の効率性	国が無利子貸し付けを行うことにより、民間都市開発に多数の投資が行なわれるとともに事業完了後には民間により諸活動が行なわれ、民間需要の誘発効果は大きい。
施策等の有効性	特定民間都市開発事業や土地取得・譲渡業務の対象範囲を拡大することにより、民間事業者による低未利用地を活用したプロジェクトが実現し、臨海部低未利用地の土地利用転換が促進される。また、今後5年間（平成14年から平成18年度）において臨港地区内低未利用地の4%程度が利用転換されるものと期待される。
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.38】

<p>施策等名</p>	<p>循環型社会実現のための静脈物流システムの構築</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局 環境・技術課 環境整備計画室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>循環型社会の実現を図るため、静脈物流の拠点となる港湾において、既存ストックを最大限に活用し、物流コストの低減及び環境負荷の軽減を主眼においた静脈物流システムを新たに構築する。</p> <p>特に、大量のゴミの廃棄で処理の限界に至っている大都市圏においては、臨海部の低・未利用地等を最大限に活用し、新しい循環型の都市に再構築すべく、エコタウン事業と連携しつつ、総合的な静脈物流拠点の形成を図る。</p> <p>具体的な施策手段：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リサイクル処理施設、残土処分等の廃棄物海面処分場、ストックヤード等の物流関連施設を一体的に整備する港湾を総合的な静脈物流拠点として指定 ・ 港湾整備事業による静脈物流関連施設（循環資源ストックヤード等）の整備及び既存ストックの活用 ・ 再生処理後の残渣等の受け皿となる廃棄物海面処分場を整備・活用 ・ 民間の能力を活用した廃棄物海面処分場延命化施設の整備に対する支援を実施 等 <p>【予 算 額：港湾整備事業費（国費） 1 1 4 億円(3 2 億円)】 【税制減税額：2 8 百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>港湾空間において総合的な静脈物流拠点を整備するとともに、海上輸送を活用した全国的な循環資源の輸送網として広域静脈物流ネットワークを構築し、循環型社会の形成に資する。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>25) 循環型社会の形成</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>105) 港湾における廃棄物の取扱い比率</p> <p style="text-align: center;">〔 全国で輸送・埋立処分される廃棄物の総量のうち、港湾において輸送・埋立処分されるものの比率である。 〕</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一般廃棄物 2 1 % (H18 年度) ・ 産業廃棄物 1 4 % (H18 年度) 		
<p>施策等の必要性</p>	<p>従来、循環型社会の形成に資するリサイクル関連施設については、主に民間事業者が自ら整備してきたところであるが、この結果としてリサイクル関連施設の整備が全国的に充分進んでいるとは言えず、かつ、民間事業者におけるリサイクル資材の活用も進んでおらず、必ずしも循環型社会の形成が進展しているとは言い難い状況にある。</p> <p>(= 目標と現状の G A P)</p> <p>この原因を考察するに、リサイクル関連施設については、立地に関する地域の合意を得ることが困難なことや、適当な施設用地を確保することが極めて困難であること、また、廃棄物の陸上輸送コストが高いため民間事業者がリサイクル資材の活用を控えているということが考えられる。</p> <p>(= 原因の分析)</p> <p>これを解決するためには、用地の確保の容易性や物流基盤・廃棄物海面処分場といった既存ストックの蓄積というポテンシャルを有する臨海部においてリサイクル関連施設を一体的に整備するとともに、これらが整備された臨海部を長距離大量輸送に適し低廉かつ環境にやさしい海上輸送により広域ネットワーク化し、廃棄物の輸送コストを低下させることが不可欠である。</p>		

	<p>(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、港湾整備事業による静脈物流関連施設や廃棄物海面処分場の整備の推進・既存ストックの活用・民間能力を活用した廃棄物海面処分場延命化施設の整備に対する支援措置の創設等により、港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築を図ることとする。</p> <p>(= 具体的な施策内容)</p>
社会的ニーズ	<p>成熟期を迎えた我が国の経済社会は、これまでの大量消費・大量廃棄を前提とした社会から、廃棄物の減量化・リサイクルの推進による循環型社会への転換が不可欠となっている。また、廃棄物の減量化・リサイクルを推進しつつ、どうしても必要となる最終処分場を計画的に確保することは、国民の生活環境の保全及び我が国の経済活動の持続的な発展の観点から、喫緊の課題である。</p>
行政の関与	<p>広く人々の生活や産業活動に影響するとともに環境の改善に資する社会資本整備であることから、行政が実施する必要がある。</p>
国の関与	<p>本施策の効果が一区域に留まらず広域にわたること、全国的な静脈物流ネットワークを形成するには地域間の調整を行う必要があること等から、国が関与する必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>比較的土取得しやすく既存の港湾インフラを活用できる港湾において関連施設を一体的に整備し静脈物流拠点整備を行うとともに、各拠点を陸上輸送に比べ低コストな海上輸送で結びネットワーク化することで、投入した費用に対し大きな施策効果を得ることができる。</p> <p>また、本施策においては、補助・起債による公共施設整備、民間活力の導入による施設整備、所要の規制緩和等を複合的に組み合わせて実施することで、費用対効果をより大きなものとする事ができる。</p>
施策等の有効性	<p>本施策の実施により、リサイクル施設の集約化や関連施設との一体的な整備による処理コストの低減、海上輸送の活用による物流コストの削減が図られることで、循環資源のリサイクルに要する費用を大幅（おおむね2割）に削減でき、循環型社会の形成を促進し、国民生活及び産業経済活動に大きなインパクトを与えることとなる。</p>
その他特記すべき事項	<p>「静脈物流」とは、廃棄物を収集・運搬し、リサイクル施設や適切な処分を行う施設まで輸送する人間の静脈と同様な役割を果たしている物流であり、廃棄物が再資源化の処理を受け、製品として再び社会に供給されていく一連のシステムを静脈物流システムという。</p>

事前評価票【No.39】

<p>施策等名</p>	<p>公共荷捌き施設等整備事業に対する P F I 税制の拡充</p>	<p>担当課</p>	<p>港湾局開発課民間活力推進室</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>P F I による中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備事業の支援及び促進を図るため、管理棟等を P F I 税制の特例対象とする。 P F I 事業者が事業用資産を取得した場合に生ずる都市計画税について、現行では減税措置がないことから、上記とともに特例措置を講ずる。【減税見込額：7 百万円程度（平成 1 4 年度）】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>港湾における社会資本整備の分野に民間の資金・能力を活用するための新たな取組として、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナル公共荷捌き施設整備について P F I を導入する。 当該 P F I の導入により、施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待され、公共が整備する港湾インフラ施設（岸壁等）の有効活用が図られる。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>12) 国際競争力の強化</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>42) 国際コンテナ貨物・国際ばら貨物の陸上輸送コストの削減率</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>平成 1 8 年度までに 2 0 % 削減（国際コンテナ貨物）</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>平成 1 1 年度に民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（P F I 法）が施行され、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設について P F I による整備を図るための環境整備を講じてきたところであるが、未だ整備が行なわれるに至っていないという現状がある。（＝目標と現状の G A P） この原因を考察するに公共荷捌き施設はそもそも採算性が低いため、これまで岸壁等港湾インフラとともに港湾管理者が整備してきたところであり、事業の収益性が極めて低く民間事業に馴染みにくいという性格を有している。また、当事業は、初期投資の大きい装置型の事業であり、収入源となる貨物取扱量は開業後徐々に増加するものであることから、事業初期における負担が大きいという不利な条件を有しており、これらが事業の実現に至っていない原因と考えられる。（＝原因分析） 上記の課題の解決を図るためには、事業初期における負担を軽減するとともに、事業の低採算性を改善するための措置を講じることが必要である。これは事業主体が港湾管理者の場合には負担しておらず、民間事業者との条件のアンバランスを是正する観点からも必要な措置と考えられる。（＝課題の特定） 具体的には償却資産に限り固定資産税の課税標準額を 1 / 2 としているが、特例対象に家屋を追加するほか、新たに都市計画税について特例措置を新設する。（＝施策の具体的内容）</p>		

社会的ニーズ	「民間でできることは、できるだけ民間に委ねる」という原則の下、コンテナターミナルについて民間の経営能力を活かして施設の利用効率を向上し、物流コストの低減化を図ることが社会的に求められている。
行政の関与	当該事業は、公共コンテナターミナルとして港湾管理者が整備した岸壁等の港湾インフラ施設と一体的に運営・経営されるものであり、行政が整備について支援するとともに、その運営について一定の関与をすることが必要である。
国の関与	経済構造改革を進める上で民間の能力を活用して公共施設等を効率的かつ効果的に整備することが重要な課題の一つであり、国として所要の支援等を行う必要がある。
施策等の効率性	行政が当該事業を行った場合税収は発生しないため、本税制特例措置によりただちに税収減額負担が発生するものではない。 一方で、公共荷捌き施設の効率的な運営、質の高い公共サービスの提供が期待される。
施策等の有効性	本施策が実施されることにより、中枢・中核国際港湾のコンテナターミナルの公共荷捌き施設整備についてP F Iの導入が促進され、当該施設の効率的な運営や質の高いサービスの提供がなされる。
その他特記すべき事項	P F I法第16条

事前評価票【No.40】

施策等名	ニアミス事故再発防止安全対策の実施	担当課	航空局管制保安部保安企画課
<p>施策等の概要</p>	<p>平成13年1月の航空機ニアミス事故に鑑み、更なる安全運航を確保するため、航空管制システムについて、以下の改善等を行う</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空機が飛行中に航空機衝突防止装置(TCAS)の回避指示(RA)が作動した場合の情報を管制レーダー画面上に表示 航空管制用訓練機器(レーダーシミュレータ)を強化 空域・航空路の抜本的再編を図るため、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術を用いたRNAV(Area Navigation)経路を利用した航空路の複線化 ・ 一方通行化 ・ 航空交通の安全を確保し、航空交通量の増加に対応する航空交通管理センターの整備 ・ 管制業務の負荷を軽減し管制効率の向上を図るための4管制部の管制管轄区域の再編 <p>を実施</p> <p>【予算額：65億円(13年度二次補正 39億円 計104億円)】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>航空交通量が着実に増加する状況下において、航空保安機能のより一層の向上を図ることにより、航空交通の安全確保に万全を期す必要がある。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>19)交通安全の確保</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>航空交通は一旦事故が発生すると国民の生命、財産に甚大な被害が生じることから、その事故の発生を完全に防止することが行政の究極目標であるが、実際には、10年間で3件のニアミス及び21件の異常接近報告(航空法第76条の2に規定する航行中他の航空機との衝突又は接触のおそれがあったとして機長からなされる報告)が発生している状況にある。(=目標と現状のGAP)</p> <p>原因は、ケースにより異なるが、その背景としては、国民生活の向上による高速交通手段に対するニーズの高まり等に伴い、我が国の航空交通量は増大の一途をたどっており、また、空港数の増加に伴い航空路が増加・稠密化する中で、一部幹線航空路周辺の空域を中心に、より多数の航空機がより多様で交錯する経路で航行する状況となっていること等が考えられる。(=原因分析)</p> <p>・年間管制取扱機数 約82万機(S50) 約206万機(H12)</p> <p>・主要幹線航空路(河和(愛知県)-大島(東京都))の1日当たり管制取扱機数：115機(S50) 218機(H12)</p> <p>このような中で、航空交通の増大や多様化に対応するため、航空管制官の増員等管制業務実施体制の強化、管制卓等管制業務実施施設の整備・充実、航空路等空域の調整を行うことにより、航空交通の安全の確保を図ってきたが、平成13年1月、一つ間違えば大惨事となりかねなかった重大事故が発生したことを機に、航空機の運航、管制に係る可能な技術を生かした安全対策を講じることが航空行政の緊急の課題として位置付けられることとなった。(=課題の特定)</p> <p>このため、従前より実施してきた航空保安システムの整備に加え、以下の施策が必要である。</p> <p>航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を管制レーダー画面上に表示するシステムを平成16年度より運用する。</p> <p>最近の輻輳する航空路の状況を踏まえ、管制技術の向上及び緊急時における適切な対応等を習得させるため、管制業務実施評価機能等を装備した、</p>		

	<p>より高度な訓練 研修用のレーダーシミュレータを平成15年度より運用する。</p> <p>空域・航空路の抜本的再編として</p> <p>従来の無線施設を結ぶ航空路に加えて、新技術を用いた、無線施設に拘束されないRNAV経路を平成14年度に正式運用するとともに、その後段階的に航空路の複線化・一方通行化を図る。</p> <p>・従来から実施していた国内の航空交通流管理に加えて、外国管制機関とも連携した国際航空交通流管理の導入、空域の有効活用のための訓練空域等の使用に係る一元管理等を実施する航空交通管理センターの整備を推進する。</p> <p>関東地区 - 北海道・東北地区間及び関西地区 - 九州地区間の主要空港間の航空交通を一つの管制部が一元的に管制を行い、また取扱交通量を分散させるため4管制部の管轄区域を再編成する。</p> <p>を実施することにより、航空路における交通の集中を緩和するとともに、管制業務における負荷の軽減及び管制効率の向上を図る。</p> <p>これら施策の実施により、ニアミス事故の発生を防止することを目標とする(航空機衝突防止装置の回避指示件数の推移及びその要因等により施策効果を点検予定)。(= 施策の具体的内容)</p>
社会的ニーズ	<p>航空事故は一旦発生すると、多数の人命が失われる可能性もあることから、これを未然に防止するためのシステム構築が求められる。</p>
行政の関与	<p>安全円滑な航空交通の確保は行政(国)の基本的責務であり、本施策の実施には行政(国)の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>同上</p>
施策等の効率性	<p>本施策は、最新の技術を生かし、また、直近の航空機ニアミス事故を踏まえた効率的施策である。航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を表示するための整備等に一定の費用(約104億円)が必要となるが、航空事故が発生した場合には、人命が失われる可能性があることから、その社会的影響は甚大である。</p>
施策等の有効性	<p>航空機衝突防止装置の回避指示の作動情報を管制レーダー画面上に表示するシステムを整備することによる航空機と管制機関との間の連携、最近の輻輳する航空路の状況を踏まえ、より高度な訓練機器の導入による航空管制官の資質向上を図るとともに、航空路の複線化・一方通行化を図り、4管制部の管轄区域を再編する等の抜本的再編を行うことにより、航空路における交通の集中を緩和し、管制業務の負担を軽減することで、より迅速・確実な管制機能を確保し、もって航空交通の安全性の一層の向上を図ることができる。</p>
その他特記すべき事項	<p>当該事故については、航空事故調査委員会が原因究明を行っているところであるが、</p> <p>・管制通信における管制機関と航空機との間の意思疎通を迅速かつ確実に行えるような通信手段及び交信方法のあり方を検討する。</p> <p>・管制機関と航空機との間の連携を向上するための教育・訓練のあり方を検討し、所要の改善措置を講ずる。</p> <p>・航空機衝突防止装置の回避指示が作動した場合の実態の調査・分析を行い、必要に応じ、改善方策を検討する。</p> <p>旨の建議がなされており、この建議を踏まえ、管制システムの改善等を行う必要がある。</p>

事前評価票【No.41】

<p>施策等名</p>	<p>環境負荷の小さい幹線物流体系の構築</p>	<p>担当課</p>	<p>政策統括官付政策調整官 総合政策局交通計画課 環境・海洋課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>荷主、物流事業者が協調して、幹線物流ルートにおけるCO₂排出削減のための実証実験計画を作成し、当該計画が環境負荷の低減に大きく寄与するものと認められる場合に当該計画に基づく取組みについて支援措置を講じ、幹線物流分野における環境負荷の低減を図る。 【予算額：TDM等実証実験補助7.69億円の内数】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>従来の都市内における環境対策・物流効率化策に加え、幹線物流を対象とした環境対策・物流効率化策を講じることにより、地球環境問題に適切に対処し、京都議定書に定められた日本の温室効果ガスの削減目標の達成に寄与するとともに、交通集中の生じている幹線物流ルート周辺のNO_x排出量等の削減を図る。</p>		
<p>関連する政策目標</p>	<p>22) 地球環境の保全</p>		
<p>関連する業績指標</p>	<p>90) 国内長距離貨物輸送におけるモーダルシフト化率</p>		
<p>指標の目標値</p>	<p>約47% (2006年)</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標は、2008年～2012年において、二酸化炭素換算で1990年比 6%である。目標達成のためには、運輸部門において1300万トンのCO₂排出削減が必要であり、物流の効率化によっても250万トン程度のCO₂排出削減が求められている。しかしながら、CO₂排出削減に向けた政策目標である長距離貨物のモーダルシフト化率約47%(2006年時点)に対し、現状は約43%となっており伸び悩んでいる。(=目標と現状のGAP)</p> <p>なお、上記の運輸部門の目標値は、事前評価当時のものであり、かつ炭素換算の数値を用いている。2002年3月19日に見直された地球温暖化対策推進大綱によると、運輸部門においては約4600万トン(二酸化炭素換算)のCO₂排出削減が必要であり、そのうちモーダルシフト・物流の効率化等により約910万トンのCO₂排出削減が求められている。</p> <p>モーダルシフトの推進については、従来より内航コンテナ船の整備、貨物列車走行対応化事業等への支援を行なってきたが、近年モーダルシフト化率が伸び悩んでいる原因の一つとして、多頻度少量輸送、サプライ・チェーン・マネジメント等高度なサービスを求められる昨今の経営環境下にあって、海運・鉄道事業者側において、輸送コストの低減、リードタイムの短縮等について、荷主ニーズを踏まえた戦略的な対策を必ずしも十分に講じきれてこなかったことがある。(=原因分析)</p> <p>こうした状況に対応して環境負荷の小さい幹線物流体系を構築していくためには、荷主と物流事業者が連携して計画的に物流効率化策を実施していくことが有効であるが、双方とも既存の物流システムに慣れ親しんでいることから、発想の転換を求める必要がある。(=課題の特定)</p> <p>このため幹線交通に関わる荷主・物流事業者が、協調して取り組む物流効率化策、環境対策として、CO₂排出削減に向けた幹線物流に関</p>		

	<p>するモーダルシフト化、共同輸送化等を行政が支援する。</p> <p>具体的には、以下のような実証実験を実施する。</p> <p>国が有識者による審査会を設け、実証実験の選定基準となる対象重点区域、CO₂排出削減量等を設定。</p> <p>荷主及び物流事業者が、当該区域における環境負荷低減のための実証実験計画（海運・鉄道の活用方策、共同輸送化、輸送機器標準化等）を作成。</p> <p>当該計画が選定基準を満たしていると審査会が認定した場合には、当該実証実験（期間2年程度）に必要となる経費の3分の1程度を国が補助する。</p> <p>当該実験の結果について、審査会において分析、評価を行い、広く国民に周知することで、自発的な環境問題への取組みを促進する。（＝施策の具体的取組み）</p>
社会的ニーズ	<p>大気中のCO₂等の温室効果ガス濃度が上昇することによって引き起こされる地球温暖化問題は、人類の生存に直接関わってくる深刻な問題であり、地球規模で人類が取り組むべき課題である。</p> <p>また、幹線道路沿道地域における公害訴訟、東京都のディーゼル車規制等、自動車排出ガスによる大気汚染が社会問題化しており、地域環境問題の改善についても緊急の解決を要する。</p>
行政の関与	<p>長引く不況のあり、民間事業者はコスト削減策に奔走している状況であり、行政が外部不経済も勘案して誘導することが必要である。</p>
国の関与	<p>国の責務である温室効果ガスの削減目標の達成に向け、その支援措置を国が講じる必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>先行事例のない試みを自発的に採用することは多くの企業が二の足を踏みがちであるが、事業の立ち上げ段階を支援することによりフィージビリティを高め、環境負荷の小さい物流への自発的な転換が促進される。この実証実験によって得られた成果を、荷主等関係者の啓蒙に役立てることにより幹線物流において環境負荷の更なる低減が図られ、大きな成果を生み出すものである。</p> <p>環境負荷低減のための先駆的な取組みに光を当てる実証実験方式は、荷主と物流事業者間のミスマッチを解消するインセンティブとして、大きな効果を期待できる。</p>
施策等の有効性	<p>京都議定書問題や企業独自の環境白書の発行など、国民の環境問題に対する意識は高まりを見せており、経済団体の中でも環境負荷の小さい物流へのシフトを模索する動きがあるため、先駆的な取組みを国が支援することは、関係者にとって大きなインセンティブとなる。</p> <p>当該施策により、モーダルシフト等物流効率化によるCO₂排出削減が見込まれる。また、先駆的な取組みを広く国民に周知することにより類似の行動を促進し、一層のCO₂排出量削減が見込まれる。</p>
その他特記すべき事項	

事前評価票【No.42】

施策等名	アジア太平洋気候環境センター 業務体制の整備	担当課	気象庁気候・海洋気象部海務課
施策等の概要	<p>アジア太平洋地域の気候変動等の監視・予測等の情報発信に関する総合的なセンター機能を我が国（気象庁）に新たに整備し、これまでなし得なかったアジア太平洋地域を対象とした気候に関する長期予報等情報の提供を世界で初めて開始する。</p> <p>また、アジア太平洋地域における温室効果ガス等の観測データの収集・品質管理の充実、地球観測衛星データも合わせた解析技術の高度化、長期予報等情報の国内外の関係機関への提供、ハイレベル国際会議や専門家会合の開催等による気候・環境に係るセンター機能の充実とセンターから発信される情報の関係省庁での活用の促進等を図る。</p> <p>【予算額：125百万円】</p>		
施策等の目的	我が国をはじめとしたアジア太平洋地域における気候変動等の的確な監視・予測情報の提供を行い、異常気象に伴う被害の軽減および地球環境の変化への的確な対応に資する。		
関連する政策目標	18) 災害による被害の軽減 22) 地球環境の保全		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>気象庁は、気候変動・地球環境の変化を監視・予測し、関係行政機関はもとより国民一人一人の災害対策、地球環境対策の促進に努めている。近年、世界各地のみならず我が国においても地球温暖化に起因すると見られる大雨・猛暑・干ばつ等の異常気象に伴う災害が頻発しているが、これらの的確な監視・予測情報を作成するためには、地球規模で高品質・高密度の観測データが必要であるものの、質・量ともに不十分である。このため、気候変動・地球環境変化の的確な監視・予測ができず、異常気象等への適切な対策が講じられていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>これは、気候変動に係る観測には継続して長期間実施することが不可欠であるとともに、観測項目によっては高度な技術を必要とされるものの、地球規模で継続した高精度の観測が実施されていないことによる。（＝原因分析）</p> <p>異常気象に伴う被害の軽減および地球環境の保全のための地球的規模での高精度観測を推進するためには、世界気象機関（WMO）が全地球を6つに分けて広域ブロック毎に地域一体となった観測システムを強化するとの方針であることを踏まえて、我が国としては、アジア太平洋域全体の気候・環境の変動を把握することが、我が国の災害対策上必要である。さらに、我が国としては、この地域を対象として気候関連データの包括的な収集、長期予報等の情報提供を開始することを目指しており、あわせて、アジア各国の期待にも応えることになる。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、我が国にアジア太平洋域の気候環境センターを設置し、包括的に収集したデータに基づき、広域的な気候・地球環境の観測・監視能力の向上を図る。また、新たに地球観測衛星データ等の高度な解析を開始するとともに、地球温暖化等の地球環境の監視の充実、アジア太平洋地域における長期の気候予測（予測対象期間を1か月先から順次延長し、平成17年度には6か月先まで）を実現する。（＝施策の具体的内容）</p>		
社会的二一ズ	社会経済活動と人類の生存基盤に影響をもたらすおそれがある異常気象や気候変動・地球環境問題に適切に取り組むため、高精度・高分解能の監視・予測情報の提供が求められている。		
行政の関与	関係諸国の気象機関と連携して、気象衛星をはじめとする気象観測デ		

	<p>ータを伝送・集信し大型計算機により気候予測計算を行い、国内外に責任をもって情報を提供するものであり、行政の関与が必要である。</p>
国の関与	<p>世界気象機関（WMO）の国際的な枠組みのもと、国としてアジア太平洋諸国の気象機関と連携して行う必要がある。</p>
施策等の効率性	<p>アジア太平洋域における各国の技術水準およびその向上の速度を考慮すると、全ての国に同様に気候変動等の監視・予測を求めることは、同地域における迅速な監視・予測機能の確立の観点から現実的ではなく、世界気象機関（WMO）の枠組みのもと、技術力等において先進国たる我が国がセンター機能を担うことが、異常気象等による我が国の防災への対策にも効率的である。</p>
施策等の有効性	<p>世界気象機関（WMO）の枠組みのもとで地域一体となった観測システムを構築することによって、地球規模の気候変動に関する観測データの収集・品質管理とそれらのデータを用いた高度な解析、コンピュータを用いた予測計算とその予測情報の提供を行う機能が確立され、異常気象等による我が国の災害軽減に資するものとなり、あわせて、アジア太平洋域における異常気象災害の軽減にも資する。</p>
その他特記すべき事項	<p>気象審議会第21号答申（平成12年7月）： アジア太平洋気候センター等の機能の構築により、 ・当該地域への季節予報プロダクトの作成・提供能力を拡充、 ・観測・解析に関わる技術移転等を、計画的、組織的に実施。 世界気象機関（WMO）第53回執行理事会（2001年6月）： アジア太平洋地域については、日本が主導して気候変動等の監視・予測等の情報発信に関する総合センター機能を発揮することを期待。</p>

事前評価票【No.43】

<p>施策等名</p>	<p>豪雨水害・土砂災害対策のための 気象情報の充実</p>	<p>担当課</p>	<p>気象庁予報部業務課</p>
<p>施策等の概要</p>	<p>近年、短時間の局地的豪雨による水害・土砂災害が都市部等で頻発しており、これらの豪雨水害・土砂災害を防止・軽減するため、最新のITを活用して関係機関との大量の観測データ・情報の共有化等を推進するとともに、防災対策・危機管理対応に必要なエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測等を迅速・的確に提供する（15年度から提供開始）。さらに、このエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測により、新たに都道府県管理河川を対象とした洪水予報（洪水警報・洪水注意報・洪水情報の発表）の開始、対象河川の拡大等を実現する（14年度以降順次開始）。 【予算額：824百万円】</p>		
<p>施策等の目的</p>	<p>豪雨、洪水等に関する雨量情報、洪水予報などの防災気象情報のさらなる強化を通じて、豪雨水害・土砂災害から国民の生命を守り、財産・生活に係る被害の軽減を図る。</p>		
<p>関連する 政策目標</p>	<p>18) 災害による被害の軽減</p>		
<p>関連する 業績指標</p>	<p>-</p>		
<p>指標の目標 値等</p>	<p>-</p>		
<p>施策等の必要性</p>	<p>気象庁では、警報等の防災気象情報を発表することにより、台風・前線に起因する集中豪雨等による災害の防止・軽減に努めてきている。河川の洪水についても、13年度には全国の国が管理する109水系のうち108水系192河川を対象に警報等の洪水予報を実施している。しかし、近年、都市機能に大きな影響を与える中小河川洪水・地下浸水、急傾斜地の土砂災害に代表される局地的豪雨水害等が頻発し、社会的・経済的被害が平成12年度においては約1兆2千億円（速報値）にも上るなど、甚大なものとなってきている。このような被害を軽減するためには、局地的豪雨による水害等を予測する気象情報の提供が必要であるが、十分な対策がとられてきていない。（＝目標と現状のGAP）</p> <p>局地的豪雨は急激に変化する現象であり、都市域の中小河川等には、局地的豪雨の降り始めから1・2時間程度で浸水等の被害が発生することが多い。これらの短時間のうちに局地的に発生する被害を回避できない原因として、「明け方までに県西部で大雨」等の表現にみられるように、現在の雨量解析・予測では、局地的豪雨の急激な変化に対応した時間間隔で雨量の実況把握や予測が行えないこと、豪雨の発生が予測されるエリアの特定・絞り込みが困難なことが挙げられる。（＝原因分析）</p> <p>このため、危険性が高まる時間・エリアを絞り込んだ高精度の雨量情報とこれに伴う洪水予報等を的確に提供できるようにする必要がある。（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、ITを活用して大量の気象観測データ・情報の高速交換・共有を可能とする気象庁・地方整備局等との間のネットワークを構築する。また、これらの情報をもとに、気象庁が開発するリアルタイム高精度雨量予測ソフトウェア等を用いて、雨量の実況・予測の発表間隔を現在の1時間から30分間隔に短縮するとともに、「1時間後から3時間後にかけて県の 市を中心に約100ミリ」のように危険性が高まる時間・エリアを絞り込んだ高精度の雨量情報等の提供を行うことができるようにする（15年度開始）。また、これにより都道府県が管理する個々の河川を対象とした洪水予報の開始、国管理河川を対象とする洪水予報の精度向上を可能とする。これらは、県等の防災関係機関が豪雨・洪水に対する体制・対応を地域を特定しつつ迅速・タイムリーに措置することを可能とするなど、的確かつ効率的な防災活動の実施に貢献する。（＝施策の</p>		

	具体的内容)
社会的ニーズ	11年の福岡県都市部の浸水害と広島県南部の土砂災害、12年の東海豪雨等の災害が頻発。水害による12年の一般資産等被害額は、過去最大となり、都市域の地下浸水対策や洪水対策を含む総合的な水害対策等の早急な実施が必要である。
行政の関与	豪雨水害、土砂災害の防止・軽減のため行う警報・注意報等の提供に必要な雨量等の観測データの共有化や解析処理・予測の高度化の推進には、警報等の提供を行う行政の関与が必要である。
国の関与	災害対策法、気象業務法、水防法の趣旨を踏まえ、国が地方公共団体と連携して推進する必要がある。
施策等の効率性	気象観測データや情報の共有等に係るデータネットワークの構築、それらデータに基づき全国を対象とした時間・エリアを絞り込んだ予測を行う事業、洪水予報対象河川の拡大等には、国費約8億円が必要である。 水害による一般資産・公共土木施設等への経済的被害は毎年総額約7千億円以上、土砂災害による死者数は毎年約数十名にのぼるが、時間とエリアを絞り込んだ雨量情報や土砂災害のおそれに係る情報提供を可能とするとともに、人口・資産密度の高い都市部の中小河川を対象とする洪水予報の開始・拡充を図るといふ、この施策を進めることにより、全国において、豪雨水害・土砂災害に対応した早急・的確な防災活動・避難等を可能とし、災害から住民の生命を守り、また、浸水等による社会的・経済的被害の軽減を図る効果がある。
施策等の有効性	国土交通省等の関係機関と高密度観測ネットワークを構築することによりデータの収集・共有化を図るとともに、雨量解析・予測技術を強化し、雨量予測の高精度化を図る。これにより、情報提供の時間間隔を1時間から30分に短縮し、時間・エリアを絞った高精度の雨量予測等の情報提供が可能となり、また、洪水予報を行う対象河川を新たに都道府県管理の中小河川まで拡大することができる。これらにより、都市等における水防・避難活動等の効率的な支援を実現し、都市型豪雨水害等による社会的・経済的被害の発生防止・軽減が可能となる。
その他特記すべき事項	気象審議会答申第21号(12年7月) <ul style="list-style-type: none"> ・局地的豪雨や大雪をもたらすメソ気象現象の的確な予報の実施 ・防災関係機関の適切な対応に資するわかりやすい情報を十分な時間的余裕を持って発表 ・防災関係機関とのネットワーク化等連携・協力の推進 都道府県管理河川を対象とする洪水予報(13年6月水防法改正) <ul style="list-style-type: none"> ・各都道府県から洪水予報対象の河川指定についての協議を受け、準備が整い次第順次実施

事前評価票【No.44】

施策等名	A I Sを活用した次世代型航行支援システムの構築	担当課	海上保安庁 灯台部監理課
施策等の概要	<p>1974年の海上における人命の安全のための国際条約（S O L A S条約）の改正により、平成14年度から順次段階的に船舶への搭載が義務付けられる自動船舶識別装置（A I S）を活用して船舶への運航支援の高度化と管制の効率化を図るため、主として、ふくそう海域等の海上交通センター、灯台、海岸局等にA I S陸上局を設置し、次世代型航行支援システムを構築する。</p> <p>【予算額 100百万円（国費）】</p>		
施策等の目的	<p>ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数をゼロとすることを目的とし、船舶航行の安全性と効率性が両立したシステムを構築する。</p>		
関連する政策目標	19) 交通安全の確保		
関連する業績指標	77) ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生数		
指標の目標値等	平成18年度まで0.1（件）を維持する。		
施策等の必要性	<p>従来より、東京湾等のふくそう海域において安全かつ円滑な船舶航行を確保し海難の減少を図るため、海上交通センター等による管制や情報提供、安全確保のための速力制限等の措置を講じてきたところであるが、ふくそう海域における海難船舶の隻数は全海域における海難船舶の隻数の約4割を占めつつ横ばいに推移しており、依然としてふくそう海域における海難は減少の傾向にあるとは言い難い状況にある。</p> <p>（＝目標と現状のG A P）</p> <p>この原因を考察するに、船舶の大型化・高速化が進む一方で、ふくそう海域におけるマリンレジャー活動の活発化や大規模プロジェクトの推進等によりふくそう海域の利用形態が複合的かつ活発な状況になってきている現状において、海上交通センターにおいて船名、位置、針路等の詳細情報が把握可能な船舶は、浦賀水道航路を例にとれば航行船舶の1割程度に過ぎず、海上交通センター等から危険を回避するための迅速かつ十分な情報提供を行えていないということが考えられる。</p> <p>（＝原因分析）</p> <p>これを解決するためには、船舶航行等によるふくそう海域の複合的かつ活発な利用を妨げることなく海上交通センター等で、より多くの船舶情報を把握・識別し、安全な船舶航行に必要な情報を迅速に提供できるシステムを構築することが不可欠である。</p> <p>（＝課題の特定）</p> <p>具体的には、平成14年度から段階的に自動船舶識別装置（A I S）の船舶への搭載が義務づけられるため、海上交通センター、灯台、海岸局等にA I S陸上局を設置し、これを用いた次世代型航行支援システムを構築することとする。</p> <p>（＝具体的な施策内容）</p>		
社会的ニーズ	<p>海事関係者からは、ふくそう海域における船舶航行の安全性の向上を求める要望が高い。それと同時に、船舶航行管制の効率化等による所要時間の短縮やコスト削減の要望も出されている。</p>		
行政の関与	<p>船舶航行管制及び船舶航行の安全に係る情報提供業務は、純粋公共財に極めて近いサービス財であるため、行政の関与なくしては成り立たない財の提供である。</p>		
国の関与	<p>船舶航行の安全性に係る総合的な業務は、国の専管事項である。</p>		
施策等の効率性	<p>本施策の実施により、ふくそう海域において今まで防止できなかった海難を防止できる（例えば平成8～10の間で東京湾において衝突、乗船</p>		

	<p>の事故を起こした船舶21隻の内11隻は海上交通センターからの注意喚起に応答しなかった。これは、初期段階から船名を明らかにすることが困難であったため注意喚起された船舶が直ちに自らのことと認識できなかったことが原因と考えられる。AISが導入されていれば、初期段階から船名を明らかにして注意喚起を行うことが可能となるため、防止できた事故と考えられる。</p> <p>本施策の実施により、海上交通センターで詳細情報を把握可能な船舶の増大（浦賀水道航路では航行船舶の約4割が把握可能となる）及び船舶からの通報の自動化が可能となることから、操船者の負担の軽減が図られるとともに、手続きのワンストップサービス化、管制の連携による湾口から湾奥までのノンストップサービス化、港湾管理者等への船舶動静情報の提供等が可能となり、海上輸送の効率性の向上と輸送コストの削減に寄与する。</p> <p>AISの船舶への搭載については既にSOLAS条約により平成14年度から順次段階的に義務付けがなされることとなっており、このためこれを活用すれば、海上交通センター等にAIS陸上局を設置するという比較的規模の小さな投資をもって、船舶間又は船舶と海上交通センター等との間の高度かつ同一の手法による船舶航行の安全性確保のための相互情報伝達手法が確立できるという大きな効果が期待できる。</p>
<p>施策等の有効性</p>	<p>本施策の実施により、航行船舶に対する管制、情報提供を迅速に、かつ個々の船舶に対して行うことが可能となり、航行船舶に対し危険認知を早めさせることができることから、ふくそう海域における海難の発生の未然防止に寄与することができると考えられる。</p>
<p>その他特記すべき事項</p>	

事前評価票【No.45】

施策等名	海上保安庁法の一部改正	担当課	海上保安庁 警備救難部警備課
施策等の概要	適確な立入検査を実施する目的で停船させるための最終的な実力手段として行う不審船に対する海上保安官の武器使用について、これにより、人に危害を与えたとしても、法律に基づく正当行為としてその違法性が阻却されるよう、海上保安庁法を改正し、所要の規定を整備する。		
施策等の目的	海上保安官による不審船への適確な立入検査を実施するために同船を停船させること		
関連する政策目標	20) 海上における治安の確保		
関連する業績指標	-		
指標の目標値等	-		
施策等の必要性	<p>従来より、不審船は我が国領域内における重大凶悪な犯罪への関与が疑われており、こうした犯罪を未然に防止するためには、不審船を停止させ、海上保安官による適確な立入検査を実施することが極めて重要であるところ、実際は、平成 11 年 3 月に発生した能登半島沖不審船事案において不審船二隻を巡視船艇・航空機により追跡し、威嚇射撃まで実施して停船させようとしたが、両船がこれに従わず逃走を継続したため、捕捉することができなかったという事例にみられるように、必ずしもその実効性が確保されているとは言い難い状況であった。</p> <p>(= 目標と現状のギャップ)</p> <p>この原因を考察するに、これまでの海上保安庁法（以下「庁法」という。）では、海上保安官等の武器使用については、警察官職務執行法の規定が準用され、犯人の逃走の防止又は公務執行に対する抵抗の抑止等のため必要なときは武器使用が認められるものの、危害が許容されるのは、正当防衛・緊急避難、重大凶悪犯罪の既遂犯、逮捕状等の執行の場合に限定されている。不審船は、単に逃走を続けるだけで、その外観等からだけでは船内でどのような活動が行われているか確認できないため、上記 ~ の要件を満たすものとは言えず、このため、武器使用は認められても、不審船を停船させるための船体に向けた射撃は、人に危害が及ぶ可能性があるため、実施できなかったことが一因である。</p> <p>(= 原因分析)</p> <p>これを解決するためには、適確な立入検査を実施する目的で停船させるための最終的な実力手段として行う不審船に対する武器使用について、それにより人に危害を与えた場合の法律に基づく正当行為としての違法性阻却事由を整備する必要がある。</p> <p>(= 課題の特定)</p> <p>具体的には、庁法を改正し、適確な立入検査を実施する目的で船舶の進行の停止を繰り返し命じても乗組員などがこれに応ぜずなお抵抗し、又は逃亡しようとする場合において、海上保安庁長官が一定の要件に該当する事態であると認めるときは、当該船舶の進行を停止させるために海上保安官等は武器を使用することができることとし、その結果として人に危害を与えたとしてもその違法</p>		

	性が阻却されることとする。 (= 具体的な施策の内容)
社会的ニーズ	不審船を確実に停船させて適確な立入検査を実施することにより、我が国領域内における重大凶悪犯罪の未然防止を図ることは、国民から強く求められている（平成 11 年 3 月の能登半島沖不審船事案において、不審船を捕捉することができず、国民から非難を受けた。）
行政の関与	不審船に対する立入検査は、海上における我が国の主権の行使であることから、行政の関与なくしては成り立たない。
国の関与	海上における我が国の主権の行使は、国の専管事項である。
施策等の効率性	適確な立入検査を実施する目的で不審船を停船させるための最終的な実力手段として行う同船に対する射撃について、人に危害を与えたとしても、その違法性が阻却されるようにするためには、法律に基づく正当な行為として位置づける以外にはありえず、そのための法律整備は適切である。 不審船は我が国領域内における重大凶悪な犯罪への関与が疑われている船舶であることから、こうした犯罪を未然に防止するため、適確な立入検査を実施する目的で不審船を停船させることが必要である。不審船を停船させる場合、不審船は通常武装していることが予想されるため、不用意に近付くことは危険であり、武器を使用して航行機能や抵抗意欲を減退させることが有効な手段となるが、その際に人に危害を与える可能性は否定できない。人に危害を与えないようにするため、不審船を停船させるための武器の使用が実質的に困難となるよりも、不審船を停船させるためには結果として人に危害を与えたとしても、その違法性が阻却されるようにすることが重要である。
施策等の有効性	当該法律の整備により、不審船の船体に向けた射撃を実施することが実態上可能となり、不審船を確実に停船させて適確な立入検査を実施することが可能になる。これにより、不審船による我が国領域内における重大凶悪な犯罪を未然に防止することが期待される。
その他特記すべき事項	「能登半島沖不審船事案における教訓・反省事項について」(平成 11 年 6 月関係閣僚会議了承)において「不審船を停船させ、立入検査を行うという目的を十分達成するとの観点から、(中略)危害射撃の在り方を中心に法的な整理を含め検討」することとされている。

(表1 - 3) 反映状況報告書(事前評価関係)

措置状況報告票(事前評価)【No.1】

担当部局	官庁営繕部
事前評価票の 施策等名	中央合同庁舎第7号館のPFI方式による整備
評価結果に基づく 措置	中央合同庁舎第7号館(文部科学省、会計検査院の建替え等)のPFI方式による整備のため、要求性能の取りまとめやVFMの算定など事業実施に向けた条件整備、PFI事業者の募集・選定のための検討を内容とする予算要求を行った(平成13年8月)。
関連して講じた措置	霞が関三丁目南地区まちづくり協議会(平成13年7月)の設置。地区全体の望ましいまちづくりの方向について、地権者等からなる協議会を設置し、提案・調整を実施した。
政策判断の理由	平成13年4月6日の緊急経済対策(経済対策閣僚会議)、平成13年6月14日の都市再生プロジェクト(第一次決定)(内閣官房都市再生本部)等を踏まえた。 平成14年度国土交通省重点施策においての1.民間投資の誘発等の向けての取組みに、「社会資本整備の分野に民間の資金・能力を一層活用するための新たな取組みとして、官庁施設、公共住宅、コンテナターミナル等の整備へのPFI方式等の導入を図る」として位置付けた。 財政制約下において、多大な財政支出を伴わずに大きな効果等費用対効果をあげることが求められているが、PFIにおいては国が実施する場合に比べ経済的に有利な場合に手法を適用するスキームとなっている。
現状と今後の予定	平成14年度予算において、民間資金等活用事業に必要な経費が認められた。(予算額:71,000千円) 今後、実施方針の策定、特定事業の選定、民間事業者の募集を14年度内に実施の予定。
その他特記事項	注)VFM(支払に対して最も価値の高いサービスを供給するという考え方。PFI事業にVFMがあるというのは、民間事業者にゆだねることにより、公的財政負担の縮減を期待できること。)

措置状況報告票（事前評価）【No.2】

担当部局	総合政策局 土地・水資源局
事前評価票の 施策等名	土地の流動化・有効利用のための安定的な土地税制の構築
評価結果に基づく 措置	以下の税制改正要望を行った（平成 13 年 8 月）。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地・建物に係る流通課税の廃止 ・ 特別土地保有税の廃止 ・ 土地譲渡益課税の再構築（個人の土地譲渡所得課税の一律 20%引下げ等） ・ 個人の不動産所得に係る損益通算制限措置の廃止
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>バブル崩壊以降、不動産市場は実需中心の市場へと構造変化しており、右肩上がりの地価上昇と土地の資産としての有利性を前提とした現行の土地税制についても抜本的に見直す必要がある。</p> <p>また、平成 14 年度国土交通省重点施策として、「土地の流動化・有効利用を促進するための施策を推進する。」が掲げられており、土地の流動化・有効利用の促進のための総合的な取り組みの中で土地税制の抜本的見直しを行うことにより、都市再生、ひいては経済の活性化を図る必要性が高い。</p> <p>現下の厳しい経済情勢の中、資産デフレが進行し、不動産に対する深刻な需要不足から不良債権問題が深刻化しており、それらに早急に対応する必要がある。</p>
現状と今後の予定	<p>平成 14 年度税制改正にあたっては、財政の健全化を目指すため、国債発行額 30 兆円以下に抑えるという厳しい制約の下、土地税制の抜本的見直しについては、引き続き検討を進めることとされた。（事業用の中高層耐火建築物等の所有権等の移転登記の税率の軽減措置の創設や個人の長期土地譲渡所得に係る課税の改善のほか、特別土地保有税の徴収猶予制度の拡充が措置された。）</p> <p>今後も引き続き、土地の流動化・有効利用の促進のため、土地税制の抜本的な見直しに向けた要望を行っていく予定。</p> <p>また、深刻な経済情勢の中、資産デフレを克服し、経済の活性化を促すための土地税制のあり方についても併せて検討を行っていく。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.3】

担当部局	政策統括官
事前評価票の 施策等名	貨物運送取扱事業に係る規制の合理化・適正化
評価結果に基づく 措置	第一種利用運送事業の参入に係る許可制の登録制への緩和、利用運送事業の運賃・料金に係る事前届出制の廃止、運送取次事業に係る参入規制、運賃・料金規制等全ての規制の廃止、事業改善命令の拡充、利用運送事業者に対する一定の輸送の安全確保義務の賦課及び利用運送事業に関する誤認行為の禁止等を内容とする貨物運送取扱事業法の一部改正案を鉄道事業法の一部改正案、貨物自動車運送事業法の一部改正案と一括して鉄道事業法等の一部を改正する法律案として国会に提出した。（平成14年3月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>規制改革推進3か年計画（平成13年3月閣議決定）において、貨物運送取扱事業の参入規制については、「第一種利用運送事業の参入規制について、許可制の登録制への緩和等政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」「運送取次事業の参入規制について、政府の規制を最小限にする方向で検討し、できるだけ速やかに結論を得る。」こととされ、また運賃・料金規制については、「貨物運送取扱事業の運賃・料金規制について、条件整備を図った上で事後届出制とする方向で検討する」こととされており、早期に検討し結論を得ることが必要であった。</p> <p>平成13年8月の平成14年度国土交通省重点施策においては、「第一部 3．徹底した規制改革等による市場活性化」において、「事業者の活発な市場競争を通じて、物流のトータルコストの削減やサービスの改善等を図り、わが国産業の競争力を高めるため、物流事業について引き続き参入規制、運賃・料金規制の緩和等の規制改革を推進するとともに、情報技術の活用等による物流の効率化、サービス時間の拡大等の業務改善等の施策を講ずる。」こととしている。</p> <p>このような観点から、貨物運送取扱事業に係る規制についても見直しをする必要があると判断したものである。</p>
現状と今後の予定	改正法は平成14年6月に成立し、今後は、公布から一年を超えない範囲で政令で定める施行日までの間に、省令、通達の整備を行うとともに、地方運輸局、関係事業者団体などに周知を図っていく予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.4】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	工場等制限制度の廃止
評価結果に基づく 措置	工場等制限制度を廃止するため、首都圏整備法及び近畿圏整備法の一部を改正する等の法律案を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>製造業従業者数や工場立地件数の減少等の産業構造の変化、少子化の進行に伴う若年人口の減少等により、工場や大学等の新增設を許可制により直接的に制限するという強い規制を支える前提条件が著しく変化してきている。</p> <p>また、現在において、工業等制限制度が適用されている地域の中小企業においては、例えば、設計・金型・鍍金・試作など企業間分業ネットワークによる都市型産業集積の中で、多品種少量生産の対応のために必要な部門の増設ができないことから集積内での工場間連携に支障が生ずるなど、工業等制限制度が生き残りをかけた新たな試みに対し、制約要因となっており、これを一刻も早く除去する必要がある。</p>
現状と今後の予定	<p>法案は現在国会審議中。</p> <p>成立後、公布の日から、工場等制限制度は廃止される。</p>
その他特記事項	-

措置状況報告票（事前評価）【No.5】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	民間のまちづくりへの参画を促進するまちづくり総合支援事業の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>住民やNPO等の民間によるまちづくり活動を支援するため、下記の予算要求を行った（平成13年8月）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくり事業調査において、特定事業調査を改編して要素事業「まちづくり活動推進調査」を創設するとともに、間接補助規定に高次都市施設の事業主体となることを見込まれる者が行う基本構想検討調査等に要する費用を追加する。 ・まちづくり総合整備事業において、特定事業調査を改編して、要素事業「まちづくり活動推進事業」を創設し、ソフト事業への支援を明確化する。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・省全体の戦略的・重点的方針等に沿って判断（「国土交通省重点施策」における位置づけ 第2部 1．都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成 (4) 知恵と工夫の競争による個性ある地域の活性化 地域ごとに知恵と工夫の競争促進による個性ある地域の形成・活性化 ・中心市街地の活性化等を図るため、住民やNPO等野民間によるまちづくり活動を総合的に支援するためのまちづくり総合支援事業を拡充するとともに、安全で快適な道路空間への再生に向けた住民参加による計画策定への支援や、地区の交通安全事業の一括補助を行う。
現状と今後の予定	<p>まちづくり活動推進調査、まちづくり活動推進事業の創設は財務省平成14年度予算内示において認められた。</p> <p>予算額 まちづくり総合支援事業660億円（国費）の内数</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.6】

担当部局	都市・地域整備局、住宅局
事前評価票の 施策等名	民間による都市開発の推進及び都市計画・建築規制の合理化等による都市の再生の推進
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市開発推進機構による金融支援措置を創設するための予算要求を行った。(平成13年8月) ・ 再開発会社が施行する市街地再開発事業等に必要な税制の特例措置について要望を行った。(平成13年8月) ・ 住宅金融公庫の貸付条件を改善するための予算要求を行った。(平成13年8月) ・ 都市再生特別措置法案を国会に提出した。(内閣官房と共同提出。平成14年2月8日閣議決定) ・ 都市再開発法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。(平成14年2月8日閣議決定) ・ 建築基準法等の一部を改正する法律案を国会に提出した。(平成14年3月8日閣議決定)
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<p><都市再生特別措置法案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 内閣総理大臣からの指示があった。(平成13年12月) <p><都市再開発法等の一部を改正する法律案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向」(平成13年12月都市再生本部決定) ・ 規制改革の推進に関する第1次答申(総合規制改革会議、平成13年12月) ・ 国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか(中間取りまとめ)(平成14年2月、社会資本整備審議会都市計画分科会) <p style="padding-left: 40px;">等で今回の法改正と同趣旨の内容の提言がされた。</p> <p><建築基準法等の一部を改正する法律案></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 規制改革の推進に関する第1次答申(総合規制改革会議、平成13年12月) ・ 高齢化対策、環境対策、都市再生等、21世紀における新たな課題に対応するための建築行政のあり方に関する第1次答申(社会資本整備審議会、平成14年1月) ・ 国際化、情報化、高齢化、人口減少等21世紀の新しい潮流に対応した都市再生のあり方はいかにあるべきか(中間取りまとめ)(平成14年2月、社会資本整備審議会都市計画分科会) <p style="padding-left: 40px;">等で今回の法改正と同趣旨の内容の提言がされた。</p>
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市開発機構による金融支援について、平成14年度予算で国費100億円を措置。 ・ 平成14年度税制改正において、再開発会社が施行する市街地再開発事業等に必要な税制特例を創設。 ・ 都市再生特別措置法公布(平成14年4月5日) ・ 都市再開発法等の一部を改正する法律公布(平成14年3月31日) ・ 都市開発資金の貸付制度の拡充について、平成14年度予算で国費65.5億円を措置。 ・ 建築基準法等の一部を改正する法律案は、現在国会審議中。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.7】

担当部局	都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度の拡充
評価結果に基づく 措置	連続立体交差事業において鉄道事業者による立替及び立替分等に対する貸付の充実を内容とする連続立体交差事業における鉄道事業者の立替制度及び貸付制度を拡充するための予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<p>国土交通省重点施策かつ融合・連携施策かつ踏切道改良促進法の成立等を背景に、連続立体交差事業の一層の推進が求められていたことから判断した。</p> <p>（「国土交通省重点施策」における位置付け</p> <p>第1部</p> <p>2．施策展開における総合性の発揮</p> <p>（1）本格的な融合・連携施策の展開</p> <p>平成14年度重点施策における主な融合・連携施策</p> <p>都市圏の交通円滑化の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ボトルネック踏切の改良を推進するため立体交差化、構造改良および踏切保安整備の整備を進め、連続立体交差事業に無利子貸付の措置を講ずる。 <p>第2部</p> <p>1．都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成</p> <p>（3）20世紀の負の遺産の解消に向けた交通混雑の解消、都市の防災性の向上の推進等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通混雑の解消に向け、渋滞状況を徹底把握し、情報提供およびこのデータを活用した渋滞対策を進めるとともに、ボトルネック踏切の改良を推進するための立体交差化、構造改良を進め、連続立体交差事業に無利子貸付の措置を講ずる。）
現状と今後の予定	制度拡充については財務省平成14年度予算内示において認められた。 予算額 道路事業費 34,444億円（国費）の内数
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.8】

担当部局	都市・地域整備局下水道部
事前評価票の 施策等名	合流式下水道緊急改善事業の創設
評価結果に基づく 措置	降雨時に未処理汚水が公共用水域に越流する合流式下水道について、地方公共団体にて「合流式下水道緊急改善計画」(対象地区の概要、整備目標、事業内容と年度計画等)を策定し、当該計画に位置づけられている事業内容(雨水吐口の施設改良、滞水池の設置、遮集管の増強等)を補助対象とする合流式下水道緊急改善事業を創設するための予算要求を行った(平成13年8月)。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会経済情勢等からの緊急性 親水空間である東京都のお台場海浜公園に合流式下水道からの白色固形物が漂着し、平成13年6月14日の朝日新聞1面にて報道されるなど合流式下水道の構造的欠陥が大きな社会問題となっている。国土交通省においても、全国の合流式下水道対策を緊急的に推進するため、平成13年6月に自治体や学識経験者からなる「合流式下水道改善対策検討委員会」を設置し、審議を行ったところであるが、議論の中で、合流式下水道より越流する汚濁物質や病原性微生物等によって、水域における生態系への影響や利水者に対する衛生学的安全性に係わる影響が懸念されるとの指摘がなされている。 政府においても、平成13年12月に、都市再生本部において、大都市圏の「海」の再生を図ることが決定され、また東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海において、合流式下水道の改善も含めた汚濁負荷量の削減を内容とする第5次送料削減基本方針が策定されたところでもある。 ・ 省全体の戦略的・重点的方針等に沿って判断 (「国土交通省重点施策」における合流式下水道改善の位置づけ) 2. 環境にやさしい社会の実現 (2) 自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築 ・ 水環境の改善、省エネルギーに資する建築物の整備等により、環境負荷の小さい快適で持続可能な都市・地域づくりを推進する。 - 河川事業との連携による合流式下水道の緊急的な改善、高度処理、下水汚泥の減量化及びリサイクルの推進
現状と今後の予定	合流式下水道緊急改善事業の創設は、財務省平成14年予算内示において認められた。 予算額 公共下水道事業 581,125百万円(国費)の内数
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.9】

担当部局	都市・地域整備局下水道部
事前評価票の 施策等名	水道水源地域下水道緊急整備事業の創設
評価結果に基づく 措置	上水道の取水口より上流に処理水を放流する下水道事業で、水道水源の水質保全を目的とした高度処理を実施している処理区の構成市町村で、実績補助対象率が基準より低いものについて、管渠の補助対象範囲を拡充する内容の水道水源地域下水道緊急整備事業を創設するための予算要求を行った(平成13年8月)。
関連して講じた措置	特になし
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会経済情勢等からの緊急性 人体への影響があるとされる環境ホルモンへの下水道の対応を検討するため平成10年度より学識経験者等からなる「下水道における環境ホルモン対策検討委員会」を設置。平成13年5月には、下水処理場への流入水には、高濃度の環境ホルモンが含まれていること、下水処理の過程において、標準的な方法で約90%、高度処理によって十分安全な基準まで削減が可能で有ること等が報告された。一方、浄水処理においては、環境ホルモン対策が技術的に確立されていないのが現状。 水道水源水域において特に人の健康に関する安全性の面から、その水質改善を図るためには下水道による対策を緊急的に推進する必要がある。 ・ 省全体の戦略的・重点的方針等に沿って判断 (「国土交通省重点施策」における位置づけ 2. 環境にやさしい社会の実現 (2) 自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築 ・ 地域における水循環系の健全化に向けた総合的取り組みを推進する。 - 水道水源におけるきめ細やかな河川の浄化や下水道の整備・高度化によるおいしく安全な水道原水の確保
現状と今後の予定	<p>水道水源地域下水道緊急整備事業の創設は財務省平成14年度予算内示において認められた。</p> <p>予算額 公共下水道事業、特定環境保全公共下水道事業 726,141百万円(国費)の内数</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.10】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	既存ストックを活用した水量豊かな河川の再生方策の導入
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・既存ダム容量の活用等により、維持流量を増量し河川の水環境を改善する施策を実施可能とするため、ダム水環境改善事業の拡充要求を行った。 (平成13年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の2.(2)「自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築」に該当する施策として重視。 ・平成13年度版「日本の水資源」における調査結果にみられるように、近年の精神的豊かさを求める国民意識の変化により、生態系も含めた自然環境や景観などを重視する傾向が強まるとともに、新聞等で取水等に起因する水枯れによる水環境の悪化が報道されることが多くなる等、社会問題化していることを踏まえ、水量豊かな河川を再生させることが急務となっている。 ・既存ダム容量を有効活用することにより、新規ダム建設による水量確保に比べコストもかからず、施設整備の必要もないこと等から効率的、短期間に維持流量の確保が必要な無水減水区間の解消が可能。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度予算のダム事業費2,791億円(国費)の内数として事業採択された。 ・本施策について、平成14年度は2ダムで実施予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.11】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	下水道との連携による地表面汚濁物質の新たな浄化対策の導入
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・都市水環境整備事業において、河川事業と下水道事業が連携し、初期降雨時の汚濁した雨水排水の処理を行うために必要な予算要求を行った (平成13年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の2.(2)「自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築」に該当する施策として重視。 ・とりわけ下流域に浄水場の取水口を有する河川においては、河川の水質の悪化は浄水場の取水制限を引き起こす等の事態が発生することから、おいしい安全な水を確保するためにも、その早急な対策が必要となっている。 ・また、下水道事業との連携により、下水道管路、下水処理場に余剰能力があるときに、これを利用して浄化するため、河川事業においては浄化施設を建設する必要がなく（例えば江戸川では約80億円の浄化施設の建設費が不要）、財政制約下において多大な財政支出を伴わずに大きな効果をあげることが可能である。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度予算の河川事業費5,588億円（国費）の内数として事業採択された。 ・本施策について、平成14年度は2河川で調査・検討を実施予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.12】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	自然河川・ウェットランドの再生のための自然再生事業の創設
評価結果に基づく 措置	<p>・生物の良好な生息・生育環境を有する自然河川や湿地環境の再生を図るため、自然再生事業を創設するための予算要求を行った。</p> <p style="text-align: right;">（平成13年8月）</p>
関連して講じた措置	<p>河川環境整備事業費（直轄・補助）の事項について、自然再生事業の創設に伴い既存事業の見直しを行なった。</p> <p>「河川浄化事業」（水質） → 「河川浄化事業」（水質）</p> <p>「河道整備事業」（自然環境） → 「<u>自然再生事業</u>」（自然環境） （親水）</p> <p>「河川利用推進事業」（舟運等） → 「河川利用推進事業」 （親水） （舟運等）</p>
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・絶滅の危機に瀕している生物の種数は年を追うごとに増加しており、このような植物、鳥類の約2割が河川周辺等の湿地環境（ウェットランド）に依存している状況にあるが、これまでの約100年間で河川及びその隣接地における湿地の約6割に相当する約8万haが喪失していることからその保全・復元は緊急の課題であり、優先度が高い。 ・21世紀「環の国」づくり会議（内閣総理大臣主宰、全閣僚及び10名の有識者により構成）の報告書（H13.7.10）において、「自然再生型公共事業の推進」が盛り込まれている。 ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の2（2）「自然と共生する快適・安全な都市・居住空間や国土の構築」に該当する施策として重視。 ・「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針（H13.6.26閣議決定）」において、平成14年度予算において重点的に推進すべき分野として「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」が盛り込まれている。
現状と今後の予定	<p>・平成14年度予算の河川事業費5,588億円（国費）の内数として事業採択された。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.13】

担当部局	河川局
事前評価票の施策等名	流域貯留浸透事業の拡充
評価結果に基づく措置	<ul style="list-style-type: none"> ・補助事業の対象となる採択要件について下記の拡充要求を行った。 都市河川流域における治水対策を実施している総合治水対策特定河川において、貯留浸透施設の新設については、施設規模を 500m³ から 300m³ に引き下げ、既設の暫定調整池については、施設規模を 3,000m³ から 1,000m³ に引き下げる。（平成 13 年 8 月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度国土交通省重点施策（別表 ）の「既存ストックの有効活用に関する主な施策」に該当する施策として重視。 ・都市再生プロジェクト第三次決定（平成 13 年 12 月都市再生本部決定） ．大都市圏における都市環境インフラの再生 3 . 水循環系の再生において、「市街地の雨水貯留・浸透機能の回復等、各領域の施策を総合的に推進することによりその再生を図る」と、流域における貯留機能の回復の必要性が取り上げられている。 ・平成 11 年の福岡水害、平成 12 年の東海水害などに見られるよう、近年、集中豪雨による都市型水害が頻発しており、開発が進んだ都市部における流出抑制対策が急務となっているが、開発に伴って整備された暫定調整池のうち、小規模なものについては補助事業による改良ができないことから、十分な管理が行われず治水機能が低下したり、所有者の移転により埋めたてられるケースもあり、町田市、横浜市等から、補助事業による機能保全対策が要望されている。また、貯留浸透施設を新設する場合、近年の開発状況等による小規模開発の場合、現行の補助採択要件では網羅できてない状況にある。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度予算の河川事業費 5,588 億円（国費）の内数として事業採択された。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.14】

担当部局	河川局 都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	高規格堤防整備促進のための用地先行取得方策の改善
評価結果に基づく 措置	・都市開発資金貸付制度の拡充に関して財務省へ要望を行った。 (平成13年8月)
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成14年度国土交通省重点施策第2部の1.(2)「21世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備、リーディングプロジェクトの推進等」 「民間需要誘発、雇用創出等に資する主な施策」に該当する施策として重視。(別表) ・まちづくりと一体となって高規格堤防を整備することにより、建設投資を誘発する。荒川、淀川等の事例では、高規格堤防への公共投資約950億円に対して、約4倍の約3,500億円に及ぶ民間の建設投資が誘発されるとともに、それに伴って雇用創出効果が見込まれる。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・制度拡充について、財務省に認められた。 ・都市開発資金の貸付けに関する法律施行令の一部改正について、平成14年5月28日閣議決定。(平成14年6月1日施行)
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.15】

担当部局	河川局
事前評価票の 施策等名	流下能力不足橋梁の改良方策の拡充
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道橋緊急対策事業(補助)の対象事業に道路橋を追加するとともに採択用件の事業費の下限値を引き下げる制度拡充要求(「鉄道橋・道路橋緊急対策事業」に名称変更)をおこなった。 <p style="text-align: right;">(平成 13 年 8 月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度国土交通省重点施策第 2 部の 1 .(3)「20 世紀の負の遺産の解消に向けた交通混雑の解消、都市の防災性の向上の推進等」に資する施策として重視。 ・直轄事業では特定構造物改築事業(昭和 60 年度)より鉄道橋・道路橋の改築を進めている。一方補助事業では、鉄道橋改築に緊急的に投資する補助事業(鉄道橋緊急改築事業(平成 7 年度))を創設し、これを通じて民間事業者が管理者である鉄道橋の改良を優先的・緊急的に行ってきたが、同じく多数存在するボトルネックとなる道路橋の改良を計画的に行うことが必要。また、補助事業については、治水上の緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、改良促進のための支援措置の強化が必要。
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度予算の河川事業費 5,588 億円(国費)の内数として事業採択された。 ・平成 14 年度は新規に 3 箇所において鉄道橋・道路橋緊急対策事業を実施。
その他特記事項	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 14 年度より鉄道橋梁の架替えを計画的に実施するため、河川管理者と鉄道事業者で情報交換をする「河川・鉄道連絡調整会議」を地方ブロック単位に設置することとしている。

措置状況報告票（事前評価）【No.16】

担当部局	河川局、港湾局
事前評価票の 施策等名	既存ストックを活用した高潮等に対する海岸防災機能の高度化
評価結果に基づく 措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 海岸関係省庁が連携し、ソフト・ハード一体となった海岸部の危機管理機能の高度化を推進するため、海岸保全施設の整備と併せ、既の実施している情報基盤整備を含め、地域の防災計画と整合を図りつつ、緊急時の迅速な避難や緊急復旧等に活用可能な管理用通路を整備することを内容とする海岸危機管理機能高度化事業を創設するための予算要求を行った（平成 13 年 8 月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 14 年度国土交通省重点施策第 2 部の 5 .(1)「ハード・ソフト両面からの防災・安全対策による被害の回避、最小化」に該当する施策として重視。 ・ 高潮等の災害予防対策としての海岸保全施設整備に加え、被害発生時の迅速な対応を支援する措置が、総合的な海岸防災対策として重要と認識。 さらに、高潮等災害に備える緊急性に加え、現下の厳しい地方財政も勘案し、管理用通路や取付道路の設置改良等を促進する支援措置の強化が必要と判断。
現状と今後の予定	平成 14 年度当初予算額：海岸事業費 305 億円（国費、河川局所管分）、323 億円（国費、港湾局所管分）の内数をもって本施策を推進。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.17】

担当部局	道路局 都市・地域整備局
事前評価票の 施策等名	都市部の環状道路等の都市計画道路への無利子貸付制度の創設
評価結果に基づく 措置	都市再生の実現に不可欠な環状道路をはじめとする都市計画道路の整備について、無利子貸付制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」で掲げられた重点7分野のうち、「都市の再生 - 都市の魅力と国際競争力」に資する都市部の環状道路等の円滑な整備が図られる制度であるため。
現状と今後の予定	当初、無利子融資として予算要求を行ったが、低利子融資の貸付制度として予算措置がなされた。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.18】

担当部局	道路局
事前評価票の 施策等名	特定交通安全施設等整備事業における地区一括補助の導入
評価結果に基づく 措置	特定交通安全施設等整備事業において、市街地等において交通安全上の課題が山積している地区において、地区単位の整備計画に基づき、歩道、コミュニティ道路、自転車駐車場等の複数の工種、およびこれに付随して行われる電線共同溝整備事業及び道路交通環境改善促進事業を、地区一括で補助を行う制度について要求を行った。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	特定交通安全施設等整備事業は、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」に基づき実施を行っている事業である。この法律は、交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図る等を目的とした法律である。特定交通安全施設等整備事業地区一括統合補助制度は、当法律の目的に合致し、かつ交通安全上の課題が山積している地区において計画的、集中的、機動的に道路環境の整備を図ることが出来る制度であるため導入を行った。
現状と今後の予定	特定交通安全施設等整備事業地区一括統合補助制度が導入された。 (平成14年度予算額197億円)
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.19】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築基準の見直し等によるシックハウス対策の強化
評価結果に基づく 措置	ホルムアルデヒド等の化学物質による室内空気の汚染を防止するための建築材料及び換気設備に関する新たな規制を導入するため、「建築基準法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月） 「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度について、既存住宅にも適用すべく検討を行っており、原案を公表し、意見を募集（平成14年5月） シックハウス対策工事に係る住宅金融公庫のリフォーム融資を拡充するための予算要求を行った（平成13年8月）
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	平成12年度実施の全国規模の実態調査によれば、概ね3割弱の住宅においてホルムアルデヒドの濃度が厚生労働省の設定する室内濃度指針値を超えていると推定される結果であり、他方、住宅紛争処理支援センターへのシックハウス対策に関する相談件数が増大する等、化学物質による室内空気汚染問題に対する国民的関心は、最近急速に高まっている。このような状況を抜本的に改善するためには、従来からの各種対策に加えて、新たな規制を含めた措置を講じることが必要と判断した。 平成14年度の国土交通省重点施策においても「環境にやさしい社会の実現」として位置づけ、建築材料及び換気設備に関する建築規制等によるシックハウス対策を推進することが掲げたところである。
現状と今後の予定	「建築基準法等の一部を改正する法律案」は、第154回国会に提出され、現在審議中であるが、シックハウス症候群対策のための新たな規制については、法案が成立した場合には、公布の日から一年を超えない範囲内において施行予定。 「住宅の品質確保の促進等に関する法律」に基づく化学物質濃度の表示制度の既存住宅への適用については、平成14年度中の実施を予定。 住宅金融公庫の政策誘導型住宅改良工事のうち環境共生住宅工事にシックハウス問題に対応した住宅改良工事を加え、融資限度額を引き上げることが認められた（平成14年4月） [改正前] 530万円(240万円) [改正] 1,000万円(500万円) (注：()内の額は、増改築を伴わない場合)
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.20】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	既存住宅・住宅リフォーム市場の環境整備のための施策の拡充
評価結果に基づく 措置	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく中古住宅の検査及び性能表示制度（現在は既存住宅性能表示制度と通称している。）について本格的に検討を開始（平成13年8月）し、日本住宅性能表示基準及び評価方法基準の変更案等について公表し広く意見を募集しているところ（平成14年5月）。</p> <p>一定の増改築工事を住宅性能保証制度の対象に追加するとともに、中小生産者が制度を円滑に利用できるよう、基金に係る予算要求を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	<p>第八期住宅建設五箇年計画に基づく住宅市場整備行動計画(アクションプログラム)を策定し、新築市場のみならず、中古・リフォーム市場、賃貸市場の環境整備のための方策を位置付け（平成13年8月）。</p>
政策判断の理由	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律の制定時（平成11年6月）から、中古住宅の扱いは課題となっており、付帯決議においても、中古住宅に関する性能表示制度の導入を検討するべく位置付けられた。</p> <p>第八期住宅建設五カ年計画に基づき、今後の住宅政策を、新築段階での良質な住宅の供給の促進はもとより、市場重視、ストック重視の方向にシフトすることが求められており、その具現化にあたって、既存住宅の取引の円滑化と住宅ストックの適切な維持管理の促進に資する本施策は極めて重要かつ効果的な施策であり早急を実現する必要があると判断。</p> <p>なお、住宅市場整備行動計画（アクションプログラム）及び平成14年度国土交通省重点施策においても、本施策を推進することを掲げたところ。</p>
現状と今後の予定	<p>住宅の品質確保の促進等に関する法律に基づく既存住宅性能表示制度の創設（平成14年度内に制度化）。</p> <p>住宅性能保証制度の拡充（一定の増改築工事を対象に追加）（平成14年度6月予定、(財)住宅性能保証機構において制度化）。併せて、同機構に置く瑕疵保証円滑化基金を国庫補助により増額し、中小生産者による同制度の利用をしやすいこととしている。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.21】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築物のバリアフリー化に向けた制度の充実強化
評価結果に基づく 措置	<p>バリアフリー化の促進を図るため、一定の用途及び規模の特定建築物に対するバリアフリー対応の義務付けの創設と努力義務の対象の拡大、及び認定建築物に対する支援措置の拡大等を内容とするハートビル法の改正案を国会に提出した。（平成 14 年 3 月）</p> <p>ハートビル法に基づく認定建築物に対する日本政策投資銀行等による融資を拡充する要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>ハートビル法に基づく認定建築物の割増償却制度を拡充する税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>ハートビル法に基づく認定建築物の特定施設に対する事業所税の非課税措置の拡充及び適用期限を延長する税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>2010 年代には 4 人に 1 人が 65 歳以上となるという高齢化が急速に進展する中、高齢者・障害者等の社会参加・自立のニーズが高まっており、基本的な生活の場である建築物については、高齢者・障害者等をはじめ、誰もが円滑に利用できるような建築物のバリアフリー化を促進し、さらにその一層のスピードアップを図ることが求められている。</p> <p>このような状況を受け、平成 14 年度の国土交通省の重点施策においても、住宅・建築物のバリアフリー化が位置付けられ、一定の建築物の新築・増改築に係るバリアフリー対応の義務付け等の検討及び税制・融資等の充実強化が盛り込まれたところであり、新たな措置を講じることが必要と判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>ハートビル法の改正案は、第 154 回国会に提出され、現在審議中であるが、法案が成立した場合には、公布の日から一年を超えない範囲内において施行予定。</p> <p>高齢者・障害者対応の建築物に係る政策投融资の対象用途等の拡充と融資条件の充実強化が認められた。（学校、事務所、工場、老人ホーム等の用途、及び修繕・模様替工事を対象に追加、改修に対する金利等の拡充）</p> <p>所得税・法人税の割増償却の対象工事を拡充する税制改正が認められた。（償却率 10%、増改築等を対象に追加）</p> <p>事業所税の非課税措置の適用期限の延長等の税制改正が認められた。（適用期限を 2 年延長）</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.22】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	住宅の耐震安全性の向上に資する制度の拡充
評価結果に基づく 措置	密集住宅市街地における住宅の耐震改修に対する助成制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）。 一定の耐震改修工事を住宅ローン減税制度の適用対象に追加する税制改正要望を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>現行の耐震基準レベルの耐震性を有していない住宅について、耐震改修が十分に進んでいない状況にある。住宅の耐震性が不十分であると、震災時に、住宅の倒壊により道路が閉塞され、救助活動等に支障が生ずるおそれがあるとともに、震災後のがれき処理等に巨額の行政負担を要することとなるのであり、住宅の耐震改修工事を行政の関与により緊急に促進することが求められている。</p> <p>このような状況を受け、平成14年度の国土交通省の重点施策においても「20世紀の負の遺産の解消に向けた都市の防災性の向上の推進等」が位置付けられ、「個人住宅の耐震改修・建替に対する支援」が盛り込まれたところであり、新たな措置を講じることが必要と判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>密集住宅市街地における住宅の耐震改修に対する助成制度を創設するための予算が認められた。（予算額：密集住宅市街地整備促進事業費14,550百万円（国費）の内数）</p> <p>一定の耐震改修工事を住宅ローン減税制度の適用対象に追加する税制改正が認められた。</p>
その他特記事項	地震保険制度に関して、耐震等級に応じて保険料率を割り引く制度が平成13年10月から開始された。

措置状況報告票（事前評価）【No.23】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	マンションの建替えの円滑化に係る制度の創設
評価結果に基づく 措置	<p>(1) マンション建替組合の設立、組合の運営ルール等の明確化及び権利の円滑な移行のための措置等を内容とするマンションの建替えの円滑化等に関する法律案を国会に提出した。（平成 14 年 2 月）</p> <p>(2) マンション建替事業について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 建替方針策定費、調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費の補助 ・ 住宅金融公庫の都市居住再生融資による建設資金、購入資金等の融資 ・ 組合再開発促進基金による債務保証 ・ 従前居住者の居住安定措置 <p>などの総合的な助成措置を講ずるための予算要求を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>(3) マンション建替えの円滑化に係る制度の創設に伴い、継続居住者の権利移行、建替えを行う団体及び転出者に係る税制上の特例措置を講じるための税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>現在、築後 30 年を超えるマンションは 12 万戸、10 年後には 93 万戸に達し、老朽化したマンションが急増することが見込まれている。一方で、このようなマンションを建替えようとした場合、法制度や支援措置が十分に整備されていないこと等により、マンションの建替えが円滑に進んでいないという問題がある。</p> <p>この問題については、平成 13 年 10 月に経済財政諮問会議において取りまとめられた「改革先行プログラム」や、マンション建替え円滑化方策検討委員会答申においても、新たな事業法制度の整備や支援措置等の必要性が指摘されている。また、平成 14 年度国土交通省重点施策においても、マンション建替えの円滑化が盛り込まれたところである。</p> <p>こうした現状にかんがみ、建替後マンションにおける良好な居住環境を確保するとともに、当該マンションの周辺の良い市街地環境を形成するため、マンション建替えの円滑化を図るための法制度の整備及び税制をはじめとする総合的な支援措置を講じることとした。</p>
現状と今後の予定	<p>マンションの建替えの円滑化等に関する法律は、6 月に公布。</p> <p>マンションの建替えについて総合的な助成措置を講ずるため、補助制度、住宅金融公庫の都市居住再生融資、組合再開発促進基金による債務保証制度の拡充が認められた。（平成 14 年度予算要求）</p> <p>【平成 14 年度予算額：住宅市街地整備総合支援事業費 667 億円の内数】</p> <p>マンション建替事業に係る所得税、法人税、登録免許税、住民税、不動産取得税、特別土地保有税、事業税、事業所税等の特例措置の創設が認められた。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.24】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	民間活力の活用等による密集市街地の迅速な整備
評価結果に基づく 措置	<p>民間活力を最大限活用し、地域住民やNPOの主体的な参画を促しながら、密集市街地の大幅整備を推進するため、以下を内容とする予算要求を行った。(平成13年8月)</p> <p>NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進める。</p> <p>事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度(密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等)を一元化し都市再生住宅制度として新設する。</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>平成14年度国土交通省重点施策第2部の「都市再生と個性ある地域・美しい国土の形成」において、「20世紀の負の遺産の解消に向けた都市の防災性の向上の推進」のため、「震災時に被害が甚大となる木造密集市街地の整備を大幅に加速し、防災性と住環境向上のための施策を推進する」としている。</p> <p>また、同重点施策第1部の「国土交通行政の基本的考え方」である「国と地方・民間の適切な役割分担と新たな協調・協力関係の構築」のため、NPO法人等の民間活力を積極的に活用することとしている。</p> <p>これらを踏まえ、住民、NPOと一体となった事業実施を通じて地域住民の合意形成を図るため、NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進めること等により、密集住宅市街地の迅速な整備の実現を図ることとした。</p>
現状と今後の予定	<p>NPO法人等による計画づくり、コーディネート等を支援するための補助対象の拡充を行い、NPO法人等を活用したまちづくりを進めるための予算が認められた。</p> <p>【予算額:密集住宅市街地整備促進事業費145億円(国費)の内数】</p> <p>事業の実施による住宅困窮者の受け入れを進めるため、従前居住者用住宅の制度(密集住宅市街地整備促進事業のコミュニティ住宅等)を一元化し都市再生住宅制度として新設するための予算が認められた。</p> <p>【予算額:住宅市街地整備総合支援事業費等667億円(国費)の内数】</p>
その他特記事項	<p>都市再生プロジェクト(第三次決定)において、地震時に大きな被害が想定される危険な密集市街地について、特に大火の可能性が高い危険な市街地を対象に重点整備し、今後10年間で最低限の安全性を確保する旨、位置付けられている。</p> <p>第八期住宅建設五箇年計画において、緊急に改善すべき密集住宅市街地の速やかな解消に努める旨、位置付けられている。</p>

措置状況報告票（事前評価）【No.25】

担当部局	住宅局
事前評価票の 施策等名	建築物（非住宅）の省エネルギー化に向けた制度の充実強化
評価結果に基づく 措置	<p>延床面積 2,000 m²以上の特定建築物の新築・増改築時の省エネルギー措置の届出を義務付ける等を提案する省エネ法の改正案を国会に提出した。（平成 14 年 3 月）</p> <p>省エネルギー措置の具体的な方法を仕様として例示した分かりやすい基準を策定するための調査を行うため、予算要求を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>日本政策投資銀行、中小企業金融公庫、国民金融公庫による低利融資制度の延長要求を行った。（平成 13 年 8 月）</p> <p>エネルギー需給構造改革投資促進税制を延長する税制改正要望を行った。（平成 13 年 8 月）</p>
関連して講じた措置	-
政策判断の理由	<p>平成 13 年 7 月の総合資源エネルギー調査会資源エネルギー部会の報告書において、分かりやすい基準の策定の必要性等が位置付けられた。</p> <p>さらに、平成 13 年 11 月モロッコのマラケシュで開かれた COP7 において京都議定書の批准に向けた動きが本格化し、わが国としても地球温暖化対策の着実な実施が求められている。その動きを受けて、住宅・建築物については、有識者等からなる社会資本整備審議会から、平成 14 年 1 月に、省エネルギー計画の届出の義務化、執行体制の強化、分かりやすい基準の策定等を今後緊急に講じる必要がある旨の答申を受けたため早急な対応が必要とされた。</p>
現状と今後の予定	<p>省エネ法の改正案は、第 154 回国会に提出され、平成 14 年 6 月に公布された。公布の日から一年を超えない範囲内で施行予定。</p> <p>住宅・建築環境対策検討経費（分かりやすい基準の策定）が認められた。（予算額：61,857 千円の内数）</p> <p>日本政策投資銀行等の低利融資制度が認められた。</p> <p>エコビル整備事業（日本政策投資銀行）：2,900 億円の内数</p> <p>建築物省エネルギー推進事業（日本政策投資銀行）：2,900 億円の内数</p> <p>省エネルギー資金（中小・国金）：平成 17 年度末まで延長</p> <p>エネルギー需給構造改革投資促進税制の適用期限を延長する税制改正が行われた。（適用期限を 2 年延長）</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.26】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度の創設
評価結果に基づく 措置	新幹線鉄道大規模改修引当金を法人税の計算上損金算入できるよう税制改正要望を行った。（平成13年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>新幹線鉄道は、昭和39年の東海道新幹線の開業以来、我が国の基幹の大量高速輸送機関として国民生活及び国民経済にとって欠くことのできない輸送サービスを提供しており、世界的にもその安全性、信頼性、高速性が高く評価されており、こうした我が国が世界に誇る財産とも言える新幹線鉄道による安定的な輸送を将来にわたって確保していくことは、交通政策における重要な使命である。</p> <p>東海道新幹線は既に開業から37年を経過し、開業50年を超える15年後頃には、土木構造物の大規模な改修工事を集中的に行う必要が指摘されており、その費用も巨額なものになると予測されている。また東海道新幹線以外の路線についても、将来同様の大規模な改修が必要となることが予想されている。</p> <p>このため、大規模改修工事の実施時における巨額の資金調達リスクを軽減するとともに、将来の運賃値上げの抑制を図り、もって新幹線鉄道の安定的な輸送を将来にわたって確保するため、大規模改修工事費用を積み立てるための引当金制度を創設する必要がある。</p> <p>上記を踏まえ判断し、省全体の重点的方針にも位置付けた。 平成14年度重点施策第2部の1.(2)「21世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備」に「都市機能を支える新幹線の大規模改修に対する税制上の支援措置を創設する。」</p>
現状と今後の予定	<p>新幹線鉄道の大規模改修工事に係る引当金制度を新たに導入するための全国新幹線鉄道整備法改正法案を国会に提出した。（平成14年3月）</p> <p>税制改正要望については、租税特別措置法の改正により措置済み。「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」については、平成14年6月に国会で可決・成立した。今後は、所有営業主体の指定の要否等について検討を実施する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.27】

担当部局	鉄道局・航空局
事前評価票の 施策等名	空港アクセス鉄道の整備に係る補助制度の拡充
評価結果に基づく 措置	成田新高速鉄道アクセスの整備について、ニュータウン鉄道等整備事業費補助の新規採択、及び補助率の高上げ（18% → 1/3）の予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>21世紀の新しい都市創造に向けた交通体系の整備を進めるとの観点から、「国際競争力のある都市の形成を図りグローバル化に対応するため、国際空港等の整備及びこれらへのアクセスの改善を重点的に進める」こと、グローバル化の進展に対応した円滑な人の交流と競争力ある物流の実現を図るとの観点から、「成田新高速鉄道アクセスの整備等により、国際的に見て遜色のない水準の空港アクセスの実現を図る」ことが必要である。</p> <p>都市再生プロジェクト（第二次決定）（平成13年8月28日都市再生本部決定）において、大都市圏の国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、国際都市に相応しい国際・物流機能を確保するとの観点から、「都心と成田空港間、更に両空港間を短時間で結ぶ、新たな鉄道アクセスルート（北総開発鉄道北総・公団線を延伸して成田空港へ至る路線）の早期整備」を図る。</p> <p>国庫補助金231億円を投入することにより、1年間あたり115億円の逸失利益の回復にもつなげる。</p> <p>上記を踏まえて判断し、政府・省全体の重点的方針にも位置付けた。</p>
現状と今後の予定	<p>平成14年度予算において、ニュータウン鉄道等整備事業費補助の対象事業とし、かつ、本事業に限り、補助率を通常の18%から3分の1に引き上げた。【予算額：1億3,500万円】</p> <p>平成14年4月25日 事業主体である成田新高速鉄道アクセス(株)設立 建設期間は平成14～21年度を予定 平成22年度開業予定</p>
その他特記事項	<p>「国際的な空港と都市圏の間を鉄道で連結することが適当である場合には、空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることをめざす。」（平成12年8月運輸政策審議会（現交通政策審議会）第19号答申）</p> <p>外部要因として、地方公共団体及び関係住民との調整、航空旅客需要の動向等が考えられる。</p>

措置状況報告票（事前評価）【No.28】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	貨物鉄道事業の規制緩和に関する鉄道事業法の一部改正
評価結果に基づく 措置	貨物鉄道事業の運賃・料金の上限認可制の廃止等、規制緩和措置の実施を 内容とする鉄道事業法の一部改正案を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>「規制緩和推進3か年計画」(平成12年3月閣議決定)において、「貨物 鉄道事業の需給調整規制については、日本貨物鉄道株式会社の完全民営化 等経営の改善が図られた段階で廃止する。また、貨物鉄道運賃に係る規制 については、その段階で届出制へ移行する（概ね3年後目標）」との方針 を示している。</p> <p>JR貨物は、これまで中期経営計画に基づく業務効率化を推進しており、 13年度中間決算では経常黒字に転換するなど、現時点で収支状況は相当程 度改善している。さらに、平成14年2月には、14年度からの中期経営計 画（ニューチャレンジ21）を策定し、更なる業務効率化を図る予定であり、 今後、経営安定化の軌道に乗せるための企業努力の方向性も明確化されてき ている。</p> <p>このような経営改善の進展にかんがみ、現時点において、同計画に掲げら れた「経営の改善が図られた段階」に至ったとの状況判断、並びに貨物運送 取扱事業及び貨物自動車運送事業についても運賃・料金に係る規制緩和を行 うこととしている状況を踏まえ、貨物鉄道事業の運賃・料金等に係る規制緩 和を実施するものである。</p> <p>上記を踏まえ判断した。</p>
現状と今後の予定	<p>貨物鉄道事業に係る規制緩和の実施に当たっては、貨物運送取扱事業及び 貨物自動車運送事業の規制緩和と一体的に行うこととし、これら物流に関す る3法の改正を内容とする「鉄道事業法等の一部を改正する法律案」として 第154回国会に提出。（平成14年3月）</p> <p>「鉄道事業法等の一部を改正する法律」については、平成14年6月に国 会で可決・成立した。</p> <p>改正法は、公布から1年を超えない範囲で別途政令で定める日の施行を予 定しており、今後、所要の政令及び省令の整備を行う予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.29】

担当部局	鉄道局
事前評価票の 施策等名	地方中小鉄道の緊急安全対策に係る補助制度の拡充等
評価結果に基づく 措置	<p>地方中小鉄軌道事業者の自動列車停止装置（A T S）未設置区間における誤出発防止機能を有するA T S設置に対する補助率の高上げ（1 / 3 2 / 5）及び施設等安全性緊急評価事業の補助対象への追加を内容とする鉄道軌道近代化設備整備費補助金を拡充するための予算要求を行った（平成13年8月）。</p> <p>地方税の特例措置について、当該償却資産に対して新たに固定資産税が課されることとなった年度分から5年度分に限り課税標準2分の1としているものを4分の1にする税制改正要望を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	<p>A T Sの緊急整備及び安全性緊急評価・対策事業の実施を盛り込んだ指導通達「地方中小鉄軌道事業者の安全対策について」を鉄道局長から地方運輸局長へ発出（平成14年2月）。</p>
政策判断の理由	<p>京福電気鉄道(株)において、平成12年12月17日と平成13年6月24日の約半年の間に、二度にわたる列車衝突という厳粛に受け止めるべき重大事故が発生した。</p> <p>これは、京福電気鉄道(株)だけでなく経営環境の厳しい他の地方中小鉄軌道事業者に共通して潜在する課題が事故として顕在化したものと認識し、このような重大事故を二度と発生させないためにも早急に地方中小鉄道に対する安全対策を実施する必要があった。</p> <p>上記を踏まえて当該施策の緊急性から判断し、省全体の重点的方針にも位置付けた。</p> <p>国土交通行政の5つの目標に「安全の確保」を掲げ、平成14年度重点施策第5.(2)「ヒューマンエラーの防止等総合的かつ効果的な交通安全対策の充実強化」を図る。</p>
現状と今後の予定	<p>地方中小鉄軌道事業者の自動列車停止装置（A T S）未設置区間における誤出発防止機能を有するA T S設置に対する補助率の高上げ（1 / 3 2 / 5）及び施設等安全性緊急評価事業の補助対象への追加を内容とする鉄道軌道近代化設備整備費補助金の拡充（平成15年度までの時限）が認められた。（予算額：2,477百万円の内数）</p> <p>鉄道軌道近代化設備整備費補助金により取得した地方中小鉄道の保安度向上のための設備に係る地方税の特例措置の拡充が認められた。</p> <p>平成15年度までの2カ年において、補助制度等を活用してA T Sの緊急整備及び安全性緊急評価事業を実施する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.30】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設
評価結果に基づく 措置	自動車NOx・PM法の対策地域のバス・トラック事業者による低公害バス・トラックの導入に対する補助制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）。 現行の大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の早期開発を促進するための予算要求を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年度国土交通省重点施策として、 ・ 三大都市圏のバス・トラックをターゲットにしたCNG自動車等の短期集中的な導入 ・ 大型ディーゼル車に代替する次世代低公害車の開発 が位置付けられている（第2部）。 また、低公害車の開発・普及は、平成14年度重点施策における主な融合・連携施策とされており（別表 ）、国土交通省としても低公害車の開発・普及を推進していくこととしている。 さらに、低公害車の開発・普及の推進は、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」で掲げられた重点7分野の「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」に対応するものであり、政府としても進めていくべき施策である。 また、第151回国会小泉首相所信表明演説（平成13年5月7日）において、全ての公用車を低公害車に切り替えていく方針が示されたほか、環境自動車開発・普及総合戦略会議の緊急提言（同年7月4日）、低公害車開発普及アクションプラン（同年7月11日経済産業省、国土交通省、環境省）などにおいて、低公害車の開発・普及の促進がうたわれており、低公害車の開発・普及は喫緊の課題である。 以上のことから、低公害車の開発・普及のための補助制度等の創設が必要であると判断した。
現状と今後の予定	平成14年度予算額 ・ 低公害車の普及（低公害車普及促進対策費補助金）：27億円 ・ 次世代低公害車開発促進事業：10億円 低公害バス・トラックの導入補助の実施（低公害車普及促進対策費補助金） 次世代低公害車開発促進会議を平成14年4月に開催し、今後の事業計画等について検討を行ったところ（低公害車の技術開発の促進）
その他特記事項	改革工程表（平成13年9月26日） 第153回国会小泉首相所信表明演説（平成13年9月27日） 環境自動車開発・普及総合戦略会議報告書（平成13年12月19日） 地球温暖化対策推進大綱（平成14年3月19日地球温暖化対策推進本部決定） 副大臣会議燃料電池プロジェクトチーム報告書（平成14年5月27日）

措置状況報告票（事前評価）【No.31】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営の促進
評価結果に基づく 措置	貨物自動車運送事業について、営業区域制及び運賃料金事前届出制の廃止、輸送の安全の確保に係る社会的規制の強化等を内容とした貨物自動車運送事業法の一部改正を盛り込んだ「鉄道事業法等の一部を改正する法律案」を国会に提出した。（平成14年3月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	規制緩和による経済社会の活性化は、政府の方針である（経済財政諮問会議基本方針等）。特に、今般の改正内容は、規制改革推進3か年計画（平成13年3月30日閣議決定）にも掲げており、可能な限り早期に施策を実施する必要がある。また、トラック輸送の安全の確保は自動車交通全体の安全の向上に密接に関連する重要な施策と位置付けられたものであり（運輸技術審議会答申（11年6月）等）、早期に実施する必要がある。以上より、本施策を早期に実施することが必要と判断した。
現状と今後の予定	「鉄道事業法等の一部を改正する法律」が成立した（平成14年6月）、平成15年春に施行予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.32】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	自動車の不法投棄防止及び自動車リサイクルを推進するためのシステムの構築
評価結果に基づく 措置	自動車リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定するための予算要求を行った（平成13年8月）。 解体された自動車に係る自動車重量税の還付制度を導入する税制改正要望を行った（平成13年10月）。 抹消登録制度等の改正を盛り込んだ「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	自動車リサイクルシステムの整備は、平成14年度国土交通省重点施策第2部の2（3）「循環型社会構築に向けた廃棄物の発生抑制、再資源化・再生利用等の推進等」に「自動車リサイクルシステムの整備のため法制面も含めて施策を進める」とあるように、国土交通省の重要施策と位置付けており、その実施のため新たな制度が必要であると判断した。 また、道路運送車両法の改正については、改革工程表（平成13年9月）「循環型経済社会」分野中「自動車リサイクル法案及び関連改正法案（道路運送車両法等）を提出する」や、改革先行プログラム（平成13年10月）「経済を活性化し、新産業・チャレンジャー、雇用を生み出す制度改革・環境整備」として「自動車リサイクル法案及び関連改正法案の提出」とあり、政府としても推進すべき施策である。
現状と今後の予定	「道路運送車両法の一部を改正する法律案」及び「使用済自動車の再資源化等に関する法律案」（自動車重量税の還付制度に係る租税特別措置法の一部改正を含む）とも国会において審議中（平成14年6月現在） 「道路運送車両法の一部を改正する法律案」の抹消登録制度等の整備及び「使用済自動車の再資源化等に関する法律案」並びに自動車重量税の還付制度の創設（減税見込額 年間62億円）とも、平成16年末を目途に実施予定。 自動車リサイクル部品の利用促進のためのガイドラインを策定。実地調査を行いガイドラインの検証、具体化を実施予定。（予算額 9949千円）
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.33】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	自動車の安全基準の強化
評価結果に基づく 措置	<p>乗用車等へのハイマウントストップランプの義務付け及びトラック後部への突入防止装置の義務付け対象車種の拡大に係る法令整備を行った(道路運送車両の保安基準(昭和26年国土交通省令第67号)の一部改正)(平成14年7月公布)</p> <p>R V車等の死角事故防止基準の導入のための法令改正に係るパブリックコメントの募集を行っている。(平成14年6月)</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>交通事故の発生状況は死傷者数が増加している等厳しい状況にあり、第7次交通安全基本計画(平成13年3月16日中央交通安全対策会議決定)において、車両の安全基準の拡充強化を図ることとされ、また、平成11年6月の運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」(平成11年6月)において、「2010年までに車両の安全対策により死者数を1200人削減する」ことが目標となっていることと等から、国土交通省としては車両の安全対策の強化を重要な施策として位置づけており、事故の発生状況及び交通事故対策という施策の緊急性に鑑み、実現可能となった項目から随時導入することとしているところ。</p>
現状と今後の予定	<p>R V車等の死角事故防止基準については、パブリックコメントの結果を待ち、法令改正を実施する。</p> <p>今回措置されていない歩行者頭部の傷害防止基準、オフセット前面衝突基準についても基準の詳細が決定し次第法令改正を実施する。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.34】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	リコール制度の拡充
評価結果に基づく 措置	リコール命令の新設、罰則の強化及び後付装置リコール制度の導入のための「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成7年にリコール制度が道路運送車両法に規定された後、近年自動車メーカーによるリコール隠し等の不正事案が連続して発生した。</p> <p>特に、平成12年に発生した事案では相当の期間不正が行われ、リコール届出が大幅に遅れるなどの大きな社会問題となり、リコールに関する届出義務違反及び虚偽報告に対する罰則が適用されたところであるが、国会等において、その罰則が軽く、抑止効果として不十分ではないかとの指摘があったところである。</p> <p>また、後付装置に関しても、近年、基準不適合の後付装置が市場に流通し、回収・修理が行われた事例もあり、こうした状況に至る蓋然性が高まっている。</p> <p>このため、リコールの実施をより確実なものとするための措置を緊急に行うこととした。</p>
現状と今後の予定	<p>現在、国会にて「道路運送車両法の一部を改正する法律案」の審議中。（平成14年6月現在）</p> <p>後付装置リコール制度については、成立後1年6月以内の施行に向けて、その円滑な運用を図るための方策を検討する。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.35】

担当部局	自動車交通局
事前評価票の 施策等名	不正改造車撲滅のため制度の構築
評価結果に基づく 措置	不正改造の行為そのものを禁止する規定の新設及び整備命令制度の強化を盛り込んだ「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を国会に提出した（平成14年3月）
関連して講じた措置	「不正改造車を排除する運動」を実施。（平成13年度）
政策判断の理由	<p>一部の悪質な自動車の使用者による著しい騒音を生じさせるような改造、運転視野を妨げる濃い着色フィルムを貼る等の不正改造を行う例が増加してきており、安全面、環境面への悪影響に対する懸念が増大している。</p> <p>このような状況を受け、平成13年3月に閣議決定された第7次交通安全基本計画において「車両の不正な改造を防止するよう、また、部品等が不正な改造に使用されることがないように、『不正改造車を排除する運動』等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。また、車両の運転者だけでなく、改造等を行った業者に対しても背後責任の追求を徹底する」こととしており、不正改造車の排除を重要な施策として位置付けていることから、法律改正を含めた新たな措置を講じることが必要と判断した。</p>
現状と今後の予定	現在国会にて「道路運送車両法の一部を改正する法律案」の審議中（平成14年6月現在）。法案成立後1年以内に施行する。（平成15年春施行予定）
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.36】

担当部局	海事局
事前評価票の 施策等名	「プレジャーボート利用環境の整備」
評価結果に基づく 措置	<p>プレジャーボート等小型船舶の利用実態を踏まえ、制度の簡素・合理化を図りつつ、小型船舶のより一層の航行の安全を図るため、小型船舶操縦士資格制度について、</p> <ul style="list-style-type: none"> 資格体系の見直し <ul style="list-style-type: none"> 船舶職員から小型船舶操縦者（小型船舶の船長）の分離 資格区分の再編成 <ul style="list-style-type: none"> 現行の5区分を、1級、2級及び水上オートバイの3区分に再編成 遵守事項の明確化 <ul style="list-style-type: none"> 子供や水上オートバイに対する救命胴衣の着用、酒酔い操縦の禁止などを内容とする船舶職員法の一部を改正する法律案を国会に提出した（平成14年2月）。 <p>また、法改正による小型船舶操縦士資格制度の見直しに係る小型船舶免許登録システム構築等のための予算要求を行った（平成13年8月）。</p>
関連して講じた措置	「プレジャーボート利用改善に向けた総合施策に関する懇談会」の下に「小型船舶操縦士制度等検討小委員会」を設け、報告書を取りまとめた（平成13年12月）。
政策判断の理由	<p>従来から小型船舶操縦士資格制度に基づく免許・資格体系の下、小型船舶操縦者の適格性を選定し、また、救命胴衣備え付け義務等により小型船舶の航行の安全性の確保を図ってきたところである。</p> <p>しかし、海難の実態を鑑みるに、近年、小型船舶の海難は年々増加し、海難全体の約8割を占めるとともに、死傷者数についても増加傾向にあるが、この原因としては、救命胴衣の着用率の低さなど小型船舶操縦者の船舶運航に係る遵守事項の不徹底が考えられる。</p> <p>そこで、海難を防止し、船舶交通の安全を確保するため、救命胴衣の着用などをはじめとする小型船舶操縦者の遵守事項を明確化し、小型船舶についての安全対策を講ずる必要がある。</p> <p>また、現行の小型船舶操縦士制度は、制度創設以来約30年経過しており、利用者のニーズを踏まえ、資格区分の再編成など、安全に配慮しつつ制度の簡素・合理化を行うことが、小型船舶の健全で安全な利用の促進を図る上で効果的である。</p> <p>こうしたことから、喫緊の課題として、利用者ニーズに対応した制度の簡素・合理化を図りつつ、より一層の海上交通の安全の確保を図るため、平成14年度国土交通省重点施策「第2部5.(2)ヒューマンエラーの防止等総合的かつ効果的な交通安全対策の充実強化」の具体的施策として、小型船舶操縦士資格制度の見直し等を行うこととした。</p>
現状と今後の予定	<p>予算 210百万円（小型船舶免許登録システム構築等）</p> <p>小型船舶操縦士資格制度の見直しに係る新制度については、平成15年度の施行に向けた関係法令の整備や、新制度の円滑な実施に向けた準備を推進する。</p> <p>常時着用により適した救命胴衣等の技術基準の導入（平成14年10月予定）により、一層の救命胴衣着用率の向上を図る。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.37】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	臨海部低未利用地の利用転換の促進
評価結果に基づく 措置	民間都市開発推進機構の土地取得・譲渡業務を臨海部において新たに導入するために関係機関との調整を行なった。（平成13年8月） 民間都市開発推進機構の三大都市圏の臨海部における特定民間都市開発事業の対象区域を拡充し、総合静脈物流拠点整備計画の重点整備地区を追加するための予算要求を行なった。（平成13年8月）
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年度重点施策別表 民間需要の誘発、雇用創出等に資する主な施策の「臨海部低未利用地を活用した都市・交流拠点の形成」
現状と今後の予定	平成14年度予算 港湾開発資金貸付金10億円 民間都市開発機構の対象事業における三大都市の特例の地区要件に、リサイクルポートの指定を受けた総合静脈物流拠点整備計画に掲げる重点整備地区を追加する予定。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.38】

担当部局	港湾局
事前評価票の施策等名	循環型社会実現のための静脈物流システムの構築
評価結果に基づく措置	<p>静脈物流関連施設整備に係る予算要求を行った。（平成13年8月）</p> <p>ゴミゼロ型都市形成のための静脈物流システムの構築に関する調査要求を行った。（平成13年8月）</p> <p>廃棄物埋立護岸の延命化に資する廃棄物海面処分場延命化施設を民活法特定施設に追加するため、民活法の一部を改正する法律案を国会に提出した。（平成14年3月）</p>
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>平成14年度国土交通省重点施策「第2部の2．環境にやさしい社会の実現（2）循環型社会構築に向けた廃棄物の発生抑制、再資源化・再生利用等の推進等及び別表 平成14年度重点施策における主な融合・連携施策の静脈物流システムの構築」</p>
現状と今後の予定	<p>平成14年度予算額：港湾整備事業費（国費） 114億円(32億円)</p> <p>民活法改正案については、衆議院での審議が終了し、引き続き参議院において審議予定。</p> <p>リサイクル処理施設、残土処分等の廃棄物海面処分場、ストックヤード等物流関連施設を一体的に整備する港湾（リサイクルポート）を総合的な静脈物流拠点として平成14年5月に1次指定を実施する予定。また、平成14年度中に2次指定を実施する予定。</p> <p>民間都市開発機構の対象事業における三大都市の特例の地区要件に、リサイクルポートの指定を受けた総合静脈物流拠点整備計画に掲げる重点整備地区を追加する予定。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.39】

担当部局	港湾局
事前評価票の 施策等名	公共荷捌き施設等整備事業に対するPFI税制の拡充
評価結果に基づく 措置	PFIによる公共荷捌き施設等整備事業について、固定資産税の特例措置の対象を拡充（家屋を追加）するほか、新たに都市計画税について特例措置を創設する税制改正要望を行った（平成13年8月）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	平成14年度重点施策別表 民間需要誘発、雇用創出等に資する主な施策の「PFI等の積極的推進」
現状と今後の予定	PFIによる公共荷捌き施設等整備事業について、固定資産税の特例措置の対象が拡充（家屋が追加）され、新たに都市計画税について特例措置が創設された（平成14年3月）。
その他特記事項	PFI法第16条

措置状況報告票（事前評価）【No.40】

担当部局	航空局
事前評価票の 施策等名	ニアミス事故再発防止安全対策の実施
評価結果に基づく 措置	<p>事前評価の結果を踏まえ、以下の内容からなるニアミス事故再発防止安全対策に係る予算要求を行った（平成13年8月）</p> <p>（具体的内容）</p> <p>航空機が飛行中に航空機衝突防止装置（TCAS）の回避指示（RA）が作動した場合の情報を管制レーダー画面上に表示 航空管制用訓練機器（レーダーシミュレータ）を強化 空域・航空路の抜本的再編を図るため、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新技術を用いたRNAV (Area Navigation) 経路を利用した航空路の複線化・一方通行化 ・ 航空交通の安全を確保し、航空交通量の増加に対応する航空交通管理センターの整備 ・ 管制業務の負荷を軽減し管制効率の向上を図るための4管制部の管制管轄区域の再編を実施
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>本施策については、事前評価の中でその必要性、効率性、有効性の検証を行ったことに加え、交通安全対策が以下のとおり省全体の方針として重点的に取り組むべき優先性が高いものであることに鑑み、上記措置を講じることとした。</p> <p>航空管制システム検討委員会（委員長：航空局長）において、航空機ニアミス事故再発防止のための早急に実施すべき具体的な安全対策が取りまとめられた（平成13年6月）。</p> <p>平成14年度国土交通省重点施策（第2部の5．自然災害等への対応、交通安全対策、海上の治安対策の充実強化）において、航空機ニアミス事故等を踏まえ、ヒューマンエラーを防止するための対策を講じることとされた（平成13年8月）。</p>
現状と今後の予定	<p>ニアミス事故再発防止安全対策に係る平成14年度の所要経費として、65億円（13年度二次補正 39億円 計104億円）が認められた。</p> <p>平成14年度の予定としては、TCASのRA情報を管制レーダー画面上に表示させるための機器購入等に着手しているところである。</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.41】

<p>担当部局</p>	<p>政策統括官 総合政策局</p>
<p>事前評価票の 施策等名</p>	<p>環境負荷の小さい幹線物流体系の構築</p>
<p>評価結果に基づく 措置</p>	<p>地球環境問題に適切に対処し、京都議定書に定められた日本の温室効果ガスの削減目標の達成に寄与するとともに、交通集中の生じている幹線物流ルート周辺のNO_x排出量等の削減を図るため、これまでの都市圏の交通需要マネジメント（TDM）実証実験への支援に加え、幹線物流の分野において、物流事業者や荷主等の関係者が協調して、計画的に輸送共同化を実施したり、海運や鉄道の活用によりモーダルシフト等の実証実験を行う場合について、一定の環境負荷低減効果が認められるものに支援を行うTDM等実証実験補助制度を創設するための予算要求を行った（平成13年8月）</p>
<p>関連して講じた措置</p>	
<p>政策判断の理由</p>	<p>京都議定書に規定された日本の温室効果ガスの削減目標（2008年～2012年において二酸化炭素換算で1990年比 6%）の達成に向け運輸部門で必要となる約4600万トンのCO₂排出削減のため、国内でトラックが排出するCO₂排出量のうち長距離トラックが約4割を占めていることに鑑み、複数都市にまたがる幹線道路を走る長距離トラックを対象に環境負荷を軽減させる対策が有効であり、外部不経済を勘案し、輸送共同化やモーダルシフト等の実証実験を通じて国がインキュベーターの役割を果たすことにより、先行事例のない試みに対し二の足を踏んでいる民間事業者の誘導を行うことが必要である。また幹線道路沿道地域における公害訴訟に象徴されるように、自動車排出ガスによる大気汚染が社会問題化していること、また、2002年の京都議定書締結に向けて法制度の整備も含めCO₂排出削減手法の検討を進めていくべき段階になっていることから、本施策を早急に実施する必要がある。</p> <p>国土交通省としても、環境にやさしい社会の実現に向けた施策として重点施策や改革工程表等に位置付けており、当該施策を推進する必要がある。</p> <p>重点施策（平成14年度重点施策第2部） 幹線物流を対象とした効率化策等のTDM施策の推進（環境にやさしい社会の実現） 改革工程表 モーダルシフトの促進（循環型経済社会） 新総合物流施策大綱 モーダルシフトの推進、TDM施策の推進（社会的課題に対応した物流システムの構築） 地球温暖化対策推進大綱 海上輸送・鉄道輸送へのモーダルシフトの推進、物流効率化の推進（環境負荷の小さい交通体系の構築） 環境基本計画 鉄道、内航海運の活用や輸送効率の向上、交通需要マネジメント手法の積極的な活用（環境への負荷の少ない交通に向けた取組）</p>
<p>現状と今後の予定</p>	<p>TDM等実証実験事業費経費は7.69億円で予算成立。幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験は7.69億円の内数で執行予定。5月下旬～7月上旬に事業者に対して実証実験計画案の公募を行い、有識者で構成する検討会の推薦を経て、8月上旬に省で計画案の認定を行った後に実証実験を開始する予定。</p>
<p>その他特記事項</p>	

措置状況報告票（事前評価）【No.42】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	アジア太平洋気候環境センター業務体制の整備
評価結果に基づく 措置	アジア太平洋気候環境センター業務に必要な組織・定員の要求及び予算要求を行った（平成13年9月〔構造改革特別要求〕）。
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>省全体の戦略的・重点的方針に沿って判断 平成14年度重点施策第1部 2.(4)「グローバルなイニシアティブの発揮」及び同第2部 2(4)「世界的視野での環境問題解決に向けた国土交通行政基盤の形成」に沿い、気候変動・地球環境問題に係る分野で、世界的視野での監視・情報発信基盤を形成することが、我が国の災害の軽減等に資するとともに、国際的にも主導的な役割を果たすことができると判断。</p> <p>政府全体の基本方針に沿う 「平成14年度予算の概算要求に当たっての基本的な方針について1.(3)」に沿い、構造改革の促進に資するべく、重点7分野の一つである「循環型経済社会の構築など環境問題への対応」に該当する施策として重点化して要求（構造改革特別要求）。</p>
現状と今後の予定	<p>アジア太平洋気候センターを設置（平成14年4月）し、アジア太平洋域を対象とした気候に関する長期予報のための支援資料の提供を平成14年度末から開始予定。</p> <p>地球環境衛星データ等の高度な解析を行うことにより、気候変動・地球環境の観測・監視能力を向上するため、平成14年中に衛星データ解析処理装置を整備する予定。</p> <p>アジア太平洋気候センター業務の基本戦略の策定等を行うため、アジア太平洋気象庁長官会議を平成14年7月に開催する予定。</p> <p>平成14年度以降、アジア太平洋域の気象機関の気候業務担当者による専門家会合を毎年開催し、域内の技術の向上を図る予定。</p> <p style="text-align: right;">【成立予算額：125百万円】</p>
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.43】

担当部局	気象庁
事前評価票の 施策等名	豪雨水害・土砂災害対策のための気象情報の充実
評価結果に基づく 措置	豪雨、洪水等に関する雨量情報、洪水予報などの防災気象情報のさらなる強化を行うために、機器の整備等に必要な予算要求を行った。 (平成13年9月[構造改革特別要求])
関連して講じた措置	
政策判断の理由	<p>社会経済情勢等からの緊急性 平成12年、水害による一般資産等被害額が過去最大となった。 省全体の戦略的・重点の方針に沿う 14年度重点施策第1部Ⅰ.3.(1)「本格的な融合・連携施策の展開」及び「同第2部5.(1)ハード・ソフト両面からの防災・安全対策による被害の回避、最小化」に沿い、関係機関と連携した防災対策を推進。 政府全体の基本の方針に沿う 「平成14年度予算の概算要求に当たっての基本の方針について1.(3)」に沿い、構造改革の促進に資するべく、重点7分野の一つ「世界最先端のIT国家の実現」該当施策として重点化して要求(構造改革特別要求)</p>
現状と今後の予定	<p>14年度出水期から、都道府県管理河川を対象とする洪水予報を開始。 14年度内に最新のITを活用して関係機関との大量の観測データ・情報の共有化等に必要な機器等の整備を行うとともに、平成15年度から防災対策・危機管理対応に必要なエリア・タイミングを絞り込んだ雨量予測等を迅速・的確に提供予定。 【成立予算額824百万円】</p>
その他特記事項	<p>水防法の一部を改正する法律(平成13年6月13日法律第46号) (洪水予報指定河川の対象を都道府県管理河川まで拡充し、新たに気象庁と都道府県が共同して指定河川洪水予報を実施)</p>

措置状況報告票（事前評価）【No.44】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	A I S を活用した次世代型航行支援システムの構築
評価結果に基づく 措置	東京湾において一層の管制及び航行支援の高度化を図るため、A I S を活用した次世代型航行支援システムの実施設計に着手することとし予算要求を行った。（平成13年8月）
関連して講じた措置	平成13年11月に国内外の専門家による「ITを活用した航行援助システムに関する専門家会合」を開催し、A I S に係る世界の現状動向や発展的な活用についての討議やA I S 実験局による公開実験を行い、海事分野におけるA I S 導入の促進に必要な資料、情報の収集及び海事関係者に対するA I S についての啓蒙活動を実施した。
政策判断の理由	<p>省全体の重点的方針に沿って判断</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成14年度国土交通省重点施策第2部4.(2)「グローバルスタンダードに対応した国際競争力のある物流システムの構築」 平成14年度国土交通省重点施策参考別表 及び <p>政府全体の戦略的方針に沿って判断</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市再生プロジェクト第二次決定（平成13年8月28日）.2.(2)2. 「湾内ノンストップ航行の実現」
現状と今後の予定	<ul style="list-style-type: none"> 成立した予算額 100百万円 平成14年度は、A I S 導入に向け施設設計を実施し、平成15年度以降は、東京湾をはじめ太平洋側のふくそう海域や海難の多発している海域（ふくそうベルト海域）に次世代海上交通センターとサイバー灯台を整備し、次に特定港などの重要海域、最終的には全国的に整備していくことを考えている。
その他特記事項	

措置状況報告票（事前評価）【No.45】

担当部局	海上保安庁
事前評価票の 施策等名	海上保安庁法の一部改正
評価結果に基づく 措置	適確な立入検査を実施する目的で停船させるための最終的な実力手段として行う不審船に対する射撃について、人に危害を与えたとしても、法律に基づく正当行為としてその違法性が阻却されるための海上保安庁法改正法案を国会に提出した（平成 13 年 10 月）。
関連して講じた措置	法律成立後、現場組織への説明を実施した
政策判断の理由	平成 11 年 3 月に発生した能登半島沖不審船事案において、不審船を捕捉できなかったことに対し国民から激しい非難を受け、不審船を確実に停船させ立入検査を実施することが課題となった。 平成 11 年 6 月の関係閣僚会議で「能登半島沖不審船事案における教訓・反省事項」が了承され、不審船を確実に停船させて適確な立入検査を行うという目的を十分達成するとの観点から、危害射撃の在り方を中心に法的な整理を含め検討することとされ、これを受けての関係省庁における検討の結果、平成 13 年 10 月に海上保安庁法の改正法案を臨時国会に提出した。
現状と今後の予定	平成 13 年 11 月 2 日に「海上保安庁法の一部を改正する法律」が公布・施行された。
その他特記事項	-

第2章 政策チェックアップ（業績測定）

1 平成13年度における取組の概要

政策評価制度導入の初年度である平成13年度は、業績指標等の設定を行った。まず、平成13年5月に、政策目標と業績指標の素案を作成し、第三者委員会である国土交通省政策評価会の意見を聴取した上で、パブリックコメントを実施した（意見聴取期間：5月18日～6月末日）。パブリックコメントでは、121名の国民から約500件の意見等が寄せられた（表2）。

同年8月には、パブリックコメント結果等を踏まえて追加・削除した計112の業績指標について、それぞれ5年以内の目標値（業績目標）を設定し、27の政策目標とともに省議において正式に決定した。（平成14年3月の基本計画策定時に業績指標を1つ追加した。）

（表2）政策目標、業績指標に関するパブリックコメント結果

実施期間：平成13年5月18日～6月末 意見総数：121名、約500件 主なご意見とそれに対する考え方：以下のとおり。	
1. 全体について	
戴いたご意見	国土交通省の考え方
政策目標と業績指標の関係がわかりにくい。	業績指標の解説をわかりやすく記述することとします。また、アウトカムベースで記述してある政策目標を実現する上で、国土交通省として取り組んでいる施策を「関連施策」として明示していません。
業績目標を設定する上での正統性を確保する必要があるのではないかと。	業績目標（目標値）については、その設定の考え方をわかりやすく記述することとします。
それぞれの政策目標や業績指標について、目標達成に要するコストを明示するべきではないかと。	今後の課題であると認識しています。
2. 政策目標について	
戴いたご意見	国土交通省の考え方
政策目標間に優先順位をつけることが必要ではないかと。	まず業績測定等を一定期間実施し、その結果を踏まえて、省全体としての新たな政策展開の戦略を確立する中で検討する課題であると認識しています。
国土交通省以外の政策目標であると思われるものが含まれているのではないかと。	政策目標は、国土交通省のミッション（使命）を踏まえ、国民の視点に立った望ましいアウトカムに着目して整理したものであり、今後の国土交通行政を推進していく上で、目標とするべきものと認識しています。
地域別の政策目標も設定するべきではないかと。	今後の課題であると認識しています。

3. 業績指標について

戴いたご意見	国土交通省の考え方
「最低居住水準未達の割合」については、一人暮らし高齢者の問題等、関係する政策課題が複雑であり、業績指標としては必ずしも適当ではないのではないか。	指標から削除します。
「電線類地中化」を指標に加えたかどうか。	指標に追加します。
「都市部における走行速度」に関する指標を追加したらどうか。	「朝夕の三大都市圏人口集中地区の走行速度」を追加します。
「空港までの鉄道アクセス時間」に関する指標を追加したらどうか。	「都心部との間の鉄道アクセス所要時間分台以 30 内の三大都市圏国際空港数」を追加します。
「鉄道事故」に関連する指標を追加したらどうか。	「地方中小鉄道における ATS 設置率」を追加します。
「事業用自動車の交通事故（事業車両責任分）」に関する指標を追加したらどうか。	「事業用自動車の運行管理に起因する事故割合」を追加します。
「海上における犯罪」の発生等に関する指標を追加したらどうか。	「薬物・銃器密輸事犯の摘発件数」を追加します。
（ご提案があったが、今回追加することは困難であると思われる指標） ○駅、バス停から 10 分圏住宅地の割合 ○地域コミュニティ活動を評価する指標 ○公共交通機関の待ち時間、乗り換え回数等に関する指標 ○内部管理事務に関する指標	

4. その他（政策目標、業績指標以外に関する御意見）

<p>顧客満足度等に関する指標を開発する努力を続けてほしい。</p> <p>○今後とも、企画立案の段階から、国民に開かれ、わかりやすい政策、施策を展開してほしい。</p> <p>○事前評価（政策アセスメント）と連携させることで相当有効なシステムになりそうである。</p> <p>○短期的または局所的な B/C に終始するあまり、中長期的な国土マネジメントのビジョンを失わないようにしてほしい。</p> <p>○評価結果を、国土交通行政の見直しだけでなく、国と地方の役割分担、官と民との役割分担の見直しにも活用してほしい。</p> <p>○職員の意識改革が大切である。</p>

2 業績指標等

27 の政策目標と 113 の業績指標は、第 1 部第 4 章に示したとおりである。

業績指標の選定にあたっては、全体として、国土交通省の主要な政策分野をカバーし、一覧性を持たせるようにするとともに、できるだけアウトカムに着目し、また、部局横断的なものとなるように留意した。また、それぞれの業績指標ごとの目標値（業績目標）については、国民のニーズ等を踏まえつつ、恣意的なものとならぬよう注意して設定した。なお、それぞれの指標ごとの目標設定の考え方は、指標ごとの説明を参照されたい。

なお、業績測定の導入にあたっては、適切な業績指標を選定することももちろん大切であるが、業績測定のそもそもの意義についての省内の理解を高める必要があった。そのため、「アウトカム目標発見フローチャート」や「SMART原則」(第 部第2章参照)などを使って、望ましい政策目標や業績指標のあり方について省内で十分に議論し、職員の理解を徐々に深めながら指標の設定等を進めていった。

第3章 政策レビュー（プログラム評価）

1 平成13年度における取組の概要

平成13年度は、中期的なプログラム評価の実施計画を策定するとともに、平成13年度着手分について検討を開始した。

平成13年5月に、政策評価会の意見を聴取した上で、「平成13年度政策評価運営方針」の一部として、今後5年間（平成13年度～平成17年度）に実施する予定の29のテーマを省議決定した。29のテーマは、国土交通省の政策課題として重要なものや、国民からの評価に対するニーズが高いもの等の観点から選定した。テーマの一覧は表3-1のとおりである。

また、ダム事業、都市圏の交通渋滞対策等、13年度着手の11テーマについて、関係部局においてそれぞれ検討に着手している。

（表3-1）平成13年度～平成17年度の政策レビュー実施予定テーマ

<p>平成13年度～平成14年度実施予定</p> <ul style="list-style-type: none">ダム事業 - 地域に与える様々な効果と影響の検証 -都市圏の交通渋滞対策 - 都市再生のための道路整備 -都心居住の推進 - 良好な居住環境の形成 -空港整備 - 国内航空ネットワークの充実 -国際ハブ港湾のあり方 - グローバル化時代へ向けて -総合保養地域の整備 - リゾート法の今日的考察 -低公害車の開発・普及 - 自動車税のグリーン化等による取り組み -道路交通の安全施策 - 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 -貨物自動車運送のあり方 - いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 -内航海運のあり方 - 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 -河川環境改善のための水利調整 - 取水による水無川の改善 - <p>平成14年度～平成15年度実施予定</p> <ul style="list-style-type: none">都市鉄道整備のあり方 - 新たな社会的ニーズへの対応 -都市における緑地の保全・創出 - 都市緑地保全法等による施策展開の検証 -流域と一体となった総合治水対策 - 都市型豪雨等への対応 -海洋汚染に対する取り組み - 大規模油流出への対応 -流域の水環境改善 - 都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応 -火山噴火への対応策 - 有珠山・三宅島の経験から -みなとのパブリックアクセスの向上 - 地域と市民のみなとの実現に向けて - <p>平成15年度～平成17年度実施予定</p> <ul style="list-style-type: none">バリアフリー社会の形成 - 交通バリアフリー法等の検証 -土地の有効利用 - 土地の流動化への取り組み -空港・港湾アクセスの推進 - 物流効率化・国際競争力強化に向け -国内航空における規制緩和 - 改正航空法による規制緩和の検証 -道路管理の充実 - 維持更新時代への対応 -総合的な海上交通安全施策 - 海難事故の防止対策 -直轄工事のゼロエミッション対策 - 建設リサイクル法の検証 -次世代航空保安システムの構築 - 航空交通の増大に向けて -台風・豪雨等に関する気象情報の充実 - 災害による被害軽減に向けて -プレジャーボートの利用改善 - 放置艇対策等の総合的な取り組み -訪日外国人観光客の受け入れの推進 - 国際交流の拡大に向けて -

2 検討状況

平成 13 年度着手の 11 テーマの取組状況（平成 14 年 6 月現在）は表 3 - 2 のとおりである。

（表 3 - 2）平成 13 年度着手の政策レビュー取組状況

ダム事業 ～地域に与える様々な効果と影響の検証～		河川局
評価対象	洪水や濁水等、「災害による被害の軽減」や、「良質で安全な水の安定した利用の確保」を目的とするダム事業を対象に評価を行う。	
評価の必要性	ダム事業は洪水及び濁水の軽減等の効果がある一方、周辺環境（自然環境、地域社会等）への影響等が広範囲に及ぶことから、その効果と地域に与える影響等について総合的に評価する。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水・濁水被害の軽減・回避等の効果の把握 ・周辺環境（自然環境、地域社会等）への影響の把握 	
評価の手法	過去の実績調査、統計分析等	
実施体制	専門的な学識経験者等からなる「ダム事業のプログラム評価に関する検討委員会」を設置。	
検討状況	第 1 回委員会を 6 月 28 日に開催予定。委員会を 4 回程度開催し、年度内にとりまとめ予定。	

都市圏の交通渋滞対策 ～都市再生のための道路整備～		都市・地域整備局、道路局
評価対象	円滑な都市交通の確保を目的とする環状道路・バイパスの整備、ボトルネック踏切の解消等の渋滞対策を対象に評価を行う。	
評価の必要性	特に渋滞の著しい都市圏においては、渋滞対策の実施状況を把握し、より効率的・効果的な渋滞対策を展開する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・渋滞対策の実施状況 ・渋滞対策の実施個所における渋滞解消効果 	
評価の手法	・渋滞状況（走行速度等）調査、分析等	
実施体制	道路管理者、学識経験者、交通事業者から構成される渋滞対策協議会で検討。	
検討状況	随時、渋滞対策協議会でフォローアップを行っており、平成 14 年度内に取りまとめることを予定。	

都心居住の推進 ～良好な居住環境の形成～		住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
評価対象	良好で快適な住環境の形成と都心居住の再生を目指す、職住近接の住宅市街地整備と密集市街地解消等の施策を対象に評価を行う。	
評価の必要性	近年の地価の低迷や都心回帰の現状を踏まえ、改めて総合的・体系的に都心居住施策の有効性・必要性を検証する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・都心居住に関する実態と政策課題の把握 ・都心居住施策の必要性とその有効性の検証 	
評価の手法	文献レビュー、統計分析 等	
実施体制	学識経験者、地方公共団体等からなる「都心居住施策検討委員会」を設置。	
検討状況	これまでに委員会を 2 回開催。年度内に取りまとめ予定。	

空港整備 ～国内航空ネットワークの充実～		航空局
評価対象	航空需要に対応しうる容量の確保を目指すとともに、利用者の利便性向上等を目指した空港整備を対象に評価を行う。	
評価の必要性	国内航空ネットワークを支える空港の配置が離島を除きほぼ概成したことを踏まえ、利用者の視点から航空輸送サービスに求められているニーズを分析し、今後の空港整備のあり方を検討する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 空港整備が国内の高速交通体系の構築に果たしてきた役割の検証 ・ 航空輸送サービスの利用者ニーズの充足度の検証 	
評価の手法	航空輸送統計年報、航空旅客動態調査等の統計データ分析 等	
実施体制	学識経験者等からなる「空港整備事業の総合的・体系的評価に関する調査委員会」を設置。	
検討状況	これまでに委員会を4回開催。年度内に取りまとめ予定。	

国際ハブ港湾のあり方 ～グローバル化時代へ向けて～		港湾局、海事局
評価対象	我が国港湾の国際競争力を強化することを目指す、中枢コンテナターミナル整備、港湾荷役サービスの効率化等の国際ハブ港湾施策を対象に評価を行う。	
評価の必要性	我が国経済の活性化にとって重要課題である国際競争力の強化について、今後の我が国港湾の国際競争力強化施策を効果的に実施していくために、国際ハブ港湾施策の効果を検討する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ これまでの国際ハブ港湾施策が、船舶の大型化へ十分に対応してきたか ・ 同施策が、我が国のメインポート機能として十分に維持してきたか 	
評価の手法	有識者の意見聴取 等	
実施体制	学識経験者及び海事関係者からなる「国際ハブ港湾のあり方政策レビュー委員会」を設置。	
検討状況	これまでに委員会を2回開催。年度内に2回程度開催し、取りまとめ予定。	

総合保養地域の整備 ～リゾート法の今日的考察～		都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
評価対象	ゆとりある国民生活の実現と地域の振興を目指す、総合保養地域整備法及び同法に基づく支援施策を対象に評価を行う。	
評価の必要性	法施行後の社会経済情勢の変化等により、総合保養地域整備を取り巻く状況が変化していることを踏まえ、これまでの総合保養地域整備に関する成果や課題を考察し、今後の総合保養地域整備のあり方を再検討する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総合保養地域整備の状況の把握 ・ 総合保養地域整備による国民生活や地域振興への効果の把握 ・ 総合保養地域の果たす今日的意義を踏まえた、総合保養地域整備制度の検証 	
評価の手法	統計分析、有識者の意見聴取 等	
実施体制	「総合保養地域に関する懇談会」において、学識経験者、事業者等から意見聴取。	
検討状況	年度内に取りまとめ予定。	

低公害車の開発・普及 ~ 自動車税のグリーン化等による取り組み ~		総合政策局、大臣官房、自動車交通局
評価対象	地球温暖化問題、大気汚染問題の解決を図るため、自動車税のグリーン化、自動車取得税の軽減措置、一般公用車への低公害車の率先導入、次世代低公害車技術評価事業等、低公害車の開発・普及のための施策について評価を行う。	
評価の必要性	地球温暖化問題や大気汚染問題の解決を図るための重要な施策である低公害車の開発・普及について、それを実現するための自動車税のグリーン化等の施策の成果・効果を把握する必要がある。	
評価の視点	・低公害車の開発・普及のための一連の施策の効果・成果の把握	
評価の手法	データ分析、有識者の意見聴取 等	
実施体制	「環境自動車開発・普及総合戦略会議」主要メンバー等から意見を聴取。	
検討状況	年度内に取りまとめ予定。	

道路交通の安全施策 ~ 幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等 ~		道路局、自動車交通局、総合政策局
評価対象	道路交通の安全を目指す、幹線道路における交通安全対策、車両の安全基準の拡充・強化施策及び事業用自動車の安全対策の各施策を対象に評価を行う。	
評価の必要性	依然として深刻な交通事故状況を改善し、交通安全基本計画等における目標を着実に達成するため、道路交通の安全施策の効果や今後の課題について明らかにする必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・事故多発地点緊急対策事業による効果の検証 ・自動車の安全基準の拡充・強化による効果の検証 ・事業用自動車の安全対策による効果の検証 	
評価の手法	統計分析、モデル分析、アンケート調査、文献レビュー 等	
実施体制	幹線道路における交通安全対策、車両の安全基準の強化・拡充、事業用自動車の安全対策についてそれぞれ学識経験者等からの助言や検討会での議論等を踏まえて評価を実施。	
検討状況	年度内に取りまとめ予定。	

貨物自動車運送のあり方 ~ いわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証 ~		自動車交通局、政策統括官（物流）
評価対象	利用者ニーズの多様化に対応した効率的なサービスと安全な輸送を提供することを目指す、貨物自動車運送事業法及び貨物運送取扱事業法に基づく貨物自動車運送に関する諸施策を対象に評価を行う。	
評価の必要性	法制定時における需給調整規制の廃止等の規制緩和や過労・過積載運転の禁止等の安全規制の強化などの効果を検証するとともに、情報化の進展等社会状況の変化を踏まえた今後の貨物自動車運送のあり方を検討する必要がある。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・法に基づく諸施策により、貨物自動車運送に係る市場の活性化や輸送の安全性の向上がどの程度達成されているかを検証 ・社会環境の変化を踏まえた課題の抽出 	
評価の手法	・輸送指標等の統計データの分析、アンケート調査 等	
実施体制	学識経験者等からなる「貨物自動車運送事業及び貨物運送取扱事業の在り方に関する懇談会」を設置。	
検討状況	年度内に取りまとめ予定。	

内航海運のあり方 ~ 内航海運暫定措置事業の今後の進め方 ~		海事局
評価対象	内航海運市場の公正で自由な競争環境への移行と、船腹過剰の解消と船舶の近代化を促進を目指す、内航海運暫定措置事業を対象に評価を行う。	
評価の必要性	近年の物流効率化や環境保全の要請の高まりの中で国内物流の4割を占める内航海運の一層の活性化を図るため、内航海運暫定措置事業について効果の分析を行う必要がある。	
評価の視点	・これまでの内航海運暫定措置事業の実施による影響、効果等	
評価の手法	統計分析 等	
実施体制	学識経験者、内航海運業界、荷主団体、金融機関からなる「次世代内航海運懇談会暫定措置事業部会」を設置。	
検討状況	これまでに部会を4回開催。年度内に取りまとめ予定。	

河川環境改善のための水利調整 ~ 取水による水無川の改善 ~		河川局
評価対象	河川環境の改善を目的とした、発電水利権の調整による安定した河川維持流量の確保について評価を行う。	
評価の必要性	発電等の取水により水枯れが発生し、水環境の悪化が顕在化している区間について、水量豊かな河川に再生させることを強く求められていることを踏まえ、これまで実施してきた河川維持流量の確保のための各種施策による効果、課題等を総合的に評価する。	
評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・維持流量放流後の河川環境への効果の把握 ・維持流量放流後の河川環境に対する地元評価の把握 	
評価の手法	河川管理者及び地元住民へのアンケート、モデルダムにおける詳細調査等	
実施体制	平成13年6月25日に設立した、学識経験者等からなる「発電放流研究会」の中で検討。	
検討状況	これまでに研究会を1回開催。年度内に取りまとめ予定。	

第4章 公共事業評価

1 平成13年度における取組の概要

事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、平成14年度予算等に反映させるべく、新規採択時評価及び再評価を実施し、さらに、事後評価についても試行を実施した。

新規事業採択時評価

- ・1,108事業について、原則として全ての事業において費用対効果分析を含む総合的な評価を実施した。

再評価

- ・事業採択後一定期間を経過した事業等を対象に、789事業について再評価を実施した。
- ・再評価の結果、「中止」21事業、「継続」767事業（うち「見直し継続」3事業）となった。（1事業については評価手続中）

事後評価の試行

- ・事後評価システムの確立等に向けて、平成11年度より事後評価の試行に着手しており、平成13年度においては56事業について試行を実施した（1事業については評価手続中）

2 評価結果及び政策への反映状況

平成13年度に実施した評価の内容は以下の表4-1及び表4-3のとおりである。また、反映状況報告は、表4-2及び表4-4に掲載した。

(表4 - 1)

平成14年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

事業区分		新規事業採択箇所数
河川事業	直轄事業	18
	補助事業等	30
ダム事業	直轄事業	4
	補助事業等	7
砂防等事業	直轄事業	0
	補助事業等	224
海岸事業	直轄事業	1
	補助事業等	34
道路・街路事業	直轄事業	13
	補助事業等	146
土地区画整理事業		35
市街地再開発事業		34
都市再生推進事業		37
まちづくり総合支援事業		133
港湾整備事業	直轄事業	11
	補助事業等	9
都市幹線鉄道整備事業		51
鉄道防災事業		26
航路標識整備事業		28
住宅地区改良事業		16
住宅宅地関連公共施設等総合整備事業		23
住宅市街地整備総合支援事業		11
密集住宅市街地整備促進事業		11
下水道事業		48
都市公園事業	直轄事業	0
	補助事業等	145
都市基盤整備公団事業		2
合 計		1,097

1 砂防等事業の箇所数は、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業、雪崩対策事業の合計数。

2 海岸事業の直轄事業の1件は直轄事業区域の拡大。

3 市街地再開発事業には、一般会計補助のみの事業を含む。

4 都市再生推進事業の箇所数は、市街地環境整備事業、都市再生区画整理事業、都市再生総合整備事業、都市防災総合推進事業、都市再生交通拠点整備事業の合計数。

【その他施設費】

事業区分	新規事業採択箇所数
官庁営繕事業	4
小笠原諸島振興開発事業	2
離島振興特別事業	2
海上保安庁船舶建造事業	3
合 計	11

官庁営繕事業の新規事業採択箇所数4箇所には、増築1箇所を含む。

新規事業採択時評価結果一覧表（公共事業関係費）

【河川事業】
（直轄）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			
北上川下流特定構造物改築事業 （月浜第一水門） 東北地方整備局	70	180	浸水戸数 378戸 浸水農地面積 250ha	69	2.6	過去の災害実績 災害発生危険度等
那珂川特定構造物改築事業 （水府橋） 関東地方整備局	50	194	浸水戸数 2,599戸 浸水農地面積 657ha	25	7.9	過去の災害実績 災害発生危険度等
神通川特定構造物改築事業 （大坪用水堰） 北陸地方整備局	53	460	浸水戸数 6,738戸 浸水農地面積 1,768ha	55	8.4	過去の災害実績 災害発生危険度等
庄内川特定構造物改築事業 （JR新幹線内川橋梁） 中部地方整備局	810	15,475	浸水戸数 167,604戸 浸水農地面積 522ha	595	26.0	過去の災害実績 災害発生危険度等
雲出川特定構造物改築事業 （近畿日本鉄道新中村川橋梁） 中部地方整備局	50	449	浸水戸数 3,075戸 浸水農地面積 1,315ha	47	9.5	過去の災害実績 災害発生危険度等
白川特定構造物改築事業 （JR第一白川橋梁） 九州地方整備局	37	393	浸水戸数 9,226戸 浸水農地面積 322ha	35	11.1	過去の災害実績 災害発生危険度等
阿武隈川上流水防災対策特定河川 事業 （二本松 安達地区） 東北地方整備局	62	151	浸水戸数 122戸 浸水農地面積 60ha	58	2.6	過去の災害実績 災害発生危険度等
江の川下流水防災対策特定河川事 業 （吾郷地区） 中国地方整備局	17	31	浸水戸数 31戸 浸水農地面積 9ha	16	1.9	過去の災害実績 災害発生危険度等
江の川上流水防災対策特定河川事 業 （柳原地区） 中国地方整備局	7	11	浸水戸数 13戸 浸水農地面積 2ha	7	1.6	過去の災害実績 災害発生危険度等
江の川上流水防災対策特定河川事 業 （梶矢区） 中国地方整備局	8	10	浸水戸数 6戸 浸水農地面積 3ha	7	1.4	過去の災害実績 災害発生危険度等
緑川水防災対策特定河川事業 （緑川上流地区） 九州地方整備局	27	39	浸水戸数 139戸 浸水農地面積 61ha	25	1.6	過去の災害実績 災害発生危険度等
信濃川下流床上浸水対策特別緊急 事業 （才歩川） 北陸地方整備局	27	185	浸水戸数 285戸 浸水農地面積 149ha	119	1.6	過去の災害実績 災害発生危険度等
那賀川床上浸水対策特別緊急事業 （桑野川左岸） 四国地方整備局	170	266	浸水戸数 1,764戸 浸水農地面積 589ha	153	1.7	過去の災害実績 災害発生危険度等
遠賀川床上浸水対策特別緊急事業 （朝星寺川） 九州地方整備局	40	523	浸水戸数 2,295戸 浸水農地面積 13ha	56	9.3	過去の災害実績 災害発生危険度等
大淀川床上浸水対策特別緊急事業 （鉾城川） 九州地方整備局	20	118	浸水戸数 229戸 浸水農地面積 2ha	19	6.3	過去の災害実績 災害発生危険度等

（補助）

事業名 事業主体	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価
		総便益 （億円）	便益の主な根拠			
太櫓川広域基幹河川改修事業 （基幹河川改修事業） 北海道	130	555	浸水戸数 508戸 浸水農地面積 600ha	101	5.5	過去の災害実績 災害発生危険度等
米代川広域基幹河川改修事業 （基幹河川改修事業） 秋田県	35	227	浸水戸数 270戸 浸水農地面積 56ha	30	7.5	過去の災害実績 災害発生危険度等
松浦川広域基幹河川改修事業 （基幹河川改修事業） 佐賀県	51	71	浸水戸数 106戸 浸水農地面積 129ha	47	1.5	過去の災害実績 災害発生危険度等
七戸川広域基幹河川改修事業 （鉄道橋・道路橋緊急対策事業） 青森県	58	286	浸水戸数 643戸 浸水農地面積 660ha	56	5.2	過去の災害実績 災害発生危険度等
北川広域基幹河川改修事業 （鉄道橋・道路橋緊急対策事業） 滋賀県	26	47	浸水戸数 668戸 浸水農地面積 55ha	25	1.9	過去の災害実績 災害発生危険度等
加茂川広域一般河川改修事業 （一般河川改修事業） 鳥取県	12	20	浸水戸数 167戸 浸水農地面積 27ha	10	2.1	過去の災害実績 災害発生危険度等
碓石川広域一般河川改修事業 （鉄道橋・道路橋緊急対策事業） 山形県	9	21	浸水戸数 228戸 浸水農地面積 5ha	9	2.4	過去の災害実績 災害発生危険度等
馬淵川水防災対策事業 （水防災対策特定河川事業） 青森県	9	36	浸水戸数 21戸 浸水農地面積 15ha	9	4.2	過去の災害実績 災害発生危険度等
耳川水防災対策事業 （水防災対策特定河川事業） 宮崎県	16	33	浸水戸数 38戸 浸水農地面積 37ha	16	2.0	過去の災害実績 災害発生危険度等
渋谷川・古川広域河川改修事業 （基幹河川改修事業） 東京都	293	2,272	浸水戸数 11,160戸 浸水農地面積 0ha	251	9.1	過去の災害実績 災害発生危険度等
江川調節池整備事業 （防災調節池事業） 栃木県	23	55	浸水戸数 34戸 浸水農地面積 81ha	22	2.5	過去の災害実績 災害発生危険度等
残堀川流域貯留浸透事業 東京都	8	17	浸水戸数 950戸 浸水農地面積 89ha	7	2.5	過去の災害実績 災害発生危険度等
安永川都市基幹河川改修事業 豊田市	239	507	浸水戸数 777戸 浸水農地面積 32ha	190	2.7	過去の災害実績 災害発生危険度等

綿打川都市基盤河川改修事業 福岡市	64	392	浸水戸数 277戸 浸水農地面積 2ha	75	5.2	過去の災害実績 災害発生の危険度等
六角川床上浸水対策特別緊急事業 福島県	95	533	浸水戸数 514戸 浸水農地面積 2ha	95	5.6	過去の災害実績 災害発生の危険度等
湯本川床上浸水対策特別緊急事業 福島県	78	386	浸水戸数 594戸 浸水農地面積 0ha	66	5.8	過去の災害実績 災害発生の危険度等
巻川床上浸水対策特別緊急事業 栃木県	19	47	浸水戸数 210戸 浸水農地面積 84ha	18	2.6	過去の災害実績 災害発生の危険度等
新川床上浸水対策特別緊急事業 長野県	21	219	浸水戸数 192戸 浸水農地面積 60ha	20	11.1	過去の災害実績 災害発生の危険度等
才歩川床上浸水対策特別緊急事業 新潟県	92	185	浸水戸数 285戸 浸水農地面積 149ha	119	1.6	過去の災害実績 災害発生の危険度等
新内藤川床上浸水対策特別緊急事業 島根県	66	163	浸水戸数 133戸 浸水農地面積 6ha	64	2.5	過去の災害実績 災害発生の危険度等
明星寺川床上浸水対策特別緊急事業 福岡県	16	523	浸水戸数 2,295戸 浸水農地面積 13ha	56	9.3	過去の災害実績 災害発生の危険度等
臼杵川床上浸水対策特別緊急事業 大分県	28	686	浸水戸数 221戸 浸水農地面積 12ha	26	26.7	過去の災害実績 災害発生の危険度等
松山川床上浸水対策特別緊急事業 宮崎県	17	95	浸水戸数 383戸 浸水農地面積 12ha	19	5.1	過去の災害実績 災害発生の危険度等
花渡川床上浸水対策特別緊急事業 鹿児島県	41	159	浸水戸数 463戸 浸水農地面積 42ha	40	4.0	過去の災害実績 災害発生の危険度等
丘珠川準用河川改修事業 札幌市	7	19	浸水戸数 211戸 浸水農地面積 27ha	7	2.8	過去の災害実績 災害発生の危険度等
堤沢川準用河川改修事業 倉石村	3	7	浸水戸数 23戸 浸水農地面積 15ha	3	2.4	過去の災害実績 災害発生の危険度等
越戸川準用河川改修事業 宇都宮市	12	26	浸水戸数 117戸 浸水農地面積 61ha	11	2.2	過去の災害実績 災害発生の危険度等
前野宿川準用河川改修事業 川口市	16	49	浸水戸数 153戸 浸水農地面積 1ha	16	3.1	過去の災害実績 災害発生の危険度等
木戸川準用河川改修事業 船橋市	19	37	浸水戸数 21戸 浸水農地面積 12ha	16	2.3	過去の災害実績 災害発生の危険度等

【河川環境整備事業】
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
利根川下流水環境整備事業 関東地方整備局	64	112	W T P 15,280円 / 年・世帯 119,313世帯 等	59	1.9	河川環境等の状況 河川及び周辺の利用状況等
四万十川自然再生事業 四国地方整備局	10	40	W T P 1,325円 / 月・世帯 13,651世帯	9	4.3	河川環境等の状況 河川及び周辺の利用状況等
肝属川河川利用推進事業 九州地方整備局	6	34	W T P 413円 / 月・世帯 33,040世帯	6	5.3	河川環境等の状況 河川及び周辺の利用状況等

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
日本橋川河川利用推進事業 東京都	90	92	W T P 14.2円 / 日・人 42,682千人	60	1.5	河川環境等の状況 河川及び周辺の利用状況等

【ダム事業】
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
利根川上流ダム群再編 関東地方整備局	800	3,170	浸水戸数 1,860,000戸 浸水農地面積 108,000ha	680	4.7	過去の災害実績 災害発生危険度等

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
大谷川生活貯水池 岡山県	61	69	浸水戸数 167戸 浸水農地面積 16ha	45	1.5	過去の災害実績 災害発生危険度等

【ダム周辺環境整備事業】
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
手取川ダム水環境改善事業 北陸地方整備局	3	7	W T P 380円/月・世帯 8,326世帯等	4	1.8	ダムをとりまく自然環境等の状況 ダム湖及びその周辺の利用状況 地域開発の状況
五十里ダム水環境改善事業 関東地方整備局	10	27	W T P 425円/月・世帯(住民 対象便益) 479円/月・世帯 (観光客対象便益) 43,872世帯等	9	3.0	ダムをとりまく自然環境等の状況 ダム湖及びその周辺の利用状況 地域開発の状況
釜房ダム水環境改善事業 東北地方整備局	3	13	W T P 3,400円/年・世帯 392,970世帯等	1	19.7	ダムをとりまく自然環境等の状況 ダム湖及びその周辺の利用状況 地域開発の状況

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
黒部川貯水池ダム水環境改善事業 千葉県	5	20	WTP単位(円/世帯/年) レクリエーション 13000 生態系 の保全 回復 4300 景観の保全・ 回復 4000 世帯数14,134世帯等	5	4.5	ダムをとりまく自然環境等の状況 ダム湖及びその周辺の利用状況 地域開発の状況
青江ダム湖活用環境整備事業 大分県	2	5	試行的にTCM法により仮想料 金を設定し便益を算出	2	3.1	ダム湖活用について地元での検討状況 ダム湖を活用するソフト・ハード面での取り組み状況 ダム湖及びその周辺の利用状況
東荒川ダム湖活用環境整備事業 栃木県	3	3	試行的にTCM法により仮想料 金を設定し便益を算出	3	1.2	ダム湖活用について地元での検討状況 ダム湖を活用するソフト・ハード面での取り組み状況 ダム湖及びその周辺の利用状況
花貫ダム貯水池水質保全事業 茨城県	1	10	W T P 399円/月・世帯(水質 改善) 405円/月・世帯(ダム 湖畔利用) 25,723世帯等	1	10.3	ダムをとりまく自然環境等の状況 ダム湖及びその周辺の利用状況 地域開発の状況
権現堂調節池ダム貯水池水質保全 事業 埼玉県	6	47	W T P 400円/年・世帯 30,289世帯等	6	7.8	ダムをとりまく自然環境等の状況 ダム湖及びその周辺の利用状況 地域開発の状況

【ダム事業(事業段階の移行)】
(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
内海ダム再開発 香川県	185	295	浸水戸数 782戸 浸水農地面積 12ha	131	2.3	過去の災害実績 災害発生危険度等

【砂防事業】

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
若牛内川 北海道	3	5	保全人家戸数6戸、温泉宿泊 施設、町道 等	2	2.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
落合2の沢川 北海道	2	14	保全人家戸数10戸、公民館、 老人福祉施設、国道、道道 等	1	9.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
中の沢川 北海道	2	2	保全人家戸数3戸、町道 等	2	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
冷水川 北海道	3	18	保全人家戸数48戸 等	3	6.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
元浦川 北海道	9	18	保全人家戸数18戸、道道、町 道 等	8	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
常願寺川 北海道	1	18	保全人家戸数54戸、道道、町 道、図書館 等	1	14.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
月浦川 北海道	4	12	保全人家戸数50戸 等	3	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
釜沢 青森県	3	4	保全人家戸数6戸、国道、村 道、漁港 等	2	1.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
九股泊川 青森県	4	20	保全人家戸数34戸、県道、村 道、小学校、派出所 等	3	6.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

西深持沢 青森県	1	9	保全家戸数3戸、県道、市道、小学校 等	1	9.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
湯沢 宮城県	10	26	保全家戸数202戸、国道、県道、水道施設 等	9	2.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
蒲田 秋田県	3	5	保全家戸数6戸、町道、公民館 等	3	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大沢 山形県	1	15	保全家戸数18戸、県道、公民館 等	1	11.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
多宝寺沢 山形県	1	4	保全家戸数8戸、県道、市道 等	1	2.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
若宮沢 福島県	2	5	保全家戸数10戸、国道、町道 等	1	3.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
いわん沢 福島県	4	6	保全家戸数7戸、国道、町道、集会所 等	3	2.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
町沢 福島県	2	16	保全家戸数10戸、県道、小学校 等	2	9.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
ふなくぼ沢 群馬県	2	7	保全家戸数11戸、県道、旅館 等	1	4.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
宮沢川 山梨県	5	11	保全家戸数28戸、国道、県道、公民館 等	4	2.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
カラホリ沢 長野県	4	9	保全家戸数10戸、県道、村道 等	3	2.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
知久沢 長野県	4	35	保全家戸数54戸、県道、町道、郵便局 等	4	9.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
滝の入沢川 長野県	3	8	保全家戸数14戸、国道、市道 等	3	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
牧ノ入川 新潟県	4	6	保全家戸数15戸、県道 等	4	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
松尾沢川 新潟県	5	6	保全家戸数6戸、県道、公民館 等	4	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
境川 新潟県	2	3	保全家戸数2戸、県道 等	2	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
蛸川 新潟県	3	6	保全家戸数6戸、県道 等	2	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
寺中谷 富山県	1	1	保全家戸数4戸、県道、電力供給施設、上水道施設 等	1	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
横谷川 石川県	3	12	保全家戸数32戸、国道、村道、集会所 等	3	4.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
藤谷川 岐阜県	2	5	保全家戸数8戸、市道、公民館 等	2	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
ソバ谷 岐阜県	5	12	保全家戸数4戸、高速道路 等	4	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大平谷 岐阜県	2	6	保全家戸数5戸、村道 等	2	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
都田川 静岡県	1	5	保全家戸数150戸、国道、県道、公民館 等	1	3.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
三栗川左支川 静岡県	2	9	保全家戸数5戸、町道 等	2	5.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
藍の沢 静岡県	3	9	保全家戸数17戸、市道 等	3	3.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
金敷川 静岡県	3	10	保全家戸数20戸、県道、町道、小学校 等	3	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
桃窪沢 愛知県	3	7	保全家戸数16戸、村道 等	3	2.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
タケノカワ川 三重県	3	4	保全家戸数8戸、国道、JR紀勢線 等	3	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大船川支川 三重県	1	2	保全家戸数2戸、国道、JR紀勢線 等	1	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
猿谷川 三重県	2	11	保全家戸数24戸、県道 等	1	7.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
中谷川 三重県	4	13	保全家戸数30戸、国道 等	3	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
玉川川 福井県	3	23	保全家戸数39戸、町道、公民館 等	3	7.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大川 福井県	3	23	保全家戸数55戸、国道、県道、公民館 等	3	7.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
矢高沢川 福井県	2	3	保全家戸数1戸、県道、幼稚園 等	2	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
奥の谷 滋賀県	2	3	保全家戸数5戸、町道、国営幹線用水 等	1	2.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
天皇川 京都府	3	50	保全家戸数96戸、町道、公民館、老人福祉センター 等	3	17.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

石谷川 兵庫県	2	6	保全家戸数6戸、県道、公民館等	1	4.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
田高谷川 兵庫県	6	20	保全家戸数38戸、町道、公民館等	6	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績等
横前谷川 和歌山県	1	9	保全家戸数33戸、国道、町道等	1	7.4	災害発生時の影響 過去の災害実績等
ナラ谷川 鳥取県	3	17	保全家戸数11戸、県道、町道、JR伯備線、消防署等	3	6.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
祇園谷川 島根県	2	30	保全家戸数8戸、国道、県道、郵便局、給食センター等	2	19.5	災害発生時の影響 過去の災害実績等
輝日谷川 島根県	2	9	保全家戸数11戸、市道、病院等	1	6.2	災害発生時の影響 過去の災害実績等
苗代田川 島根県	2	4	保全家戸数15戸、集会所等	2	2.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
小鳥谷 岡山県	2	13	保全家戸数5戸、県道、小学校等	2	8.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
坊地谷川 広島県	2	7	保全家戸数12戸町道、JR福塩線等	2	3.6	災害発生時の影響 過去の災害実績等
新庄川 広島県	2	6	保全家戸数10戸、県道等	2	3.0	災害発生時の影響 過去の災害実績等
木路谷川 広島県	2	11	保全家戸数15戸、町道、小学校等	1	7.4	災害発生時の影響 過去の災害実績等
西谷川 広島県	3	10	保全家戸数20戸等	3	3.6	災害発生時の影響 過去の災害実績等
下条川 広島県	2	6	保全家戸数10戸、市道等	2	3.2	災害発生時の影響 過去の災害実績等
十王川 山口県	2	5	保全家戸数8戸、町道等	2	2.3	災害発生時の影響 過去の災害実績等
鹿家川 山口県	3	15	保全家戸数34戸、町道等	2	7.3	災害発生時の影響 過去の災害実績等
天神川 山口県	3	9	保全家戸数17戸、国道、JR山陽本線等	3	3.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
ヨネガ谷 徳島県	2	6	保全家戸数6戸、国道、村道等	2	3.6	災害発生時の影響 過去の災害実績等
北西脇川 香川県	2	7	保全家戸数16戸、県道等	2	3.4	災害発生時の影響 過去の災害実績等
日野浦川 愛媛県	2	19	保全家戸数14戸、村道、小学校等	2	9.6	災害発生時の影響 過去の災害実績等
竹ヶ谷川 愛媛県	1	17	保全家戸数22戸、国道、村道、郵便局等	1	17.6	災害発生時の影響 過去の災害実績等
八反地川 愛媛県	1	26	保全家戸数49戸、松山自動車道、市道、集会所等	1	22.4	災害発生時の影響 過去の災害実績等
上中之谷川 愛媛県	1	3	保全家戸数5戸、国道等	1	2.7	災害発生時の影響 過去の災害実績等
西浦戸川 愛媛県	2	29	保全家戸数62戸、県道、町道、集会所等	2	16.3	災害発生時の影響 過去の災害実績等
東川 愛媛県	3	55	保全家戸数131戸、町道、旅館等	2	22.4	災害発生時の影響 過去の災害実績等
津の浦川 愛媛県	1	17	保全家戸数31戸、市道、集会所等	1	14.5	災害発生時の影響 過去の災害実績等
深泥川 愛媛県	3	17	保全家戸数32戸、県道、集会所等	3	5.9	災害発生時の影響 過去の災害実績等
小内浦東川 愛媛県	2	9	保全家戸数20戸、市道、公園、漁港等	2	5.3	災害発生時の影響 過去の災害実績等
東川内川 高知県	1	2	保全家戸数5戸、市道等	1	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績等
モンロクノ谷川 高知県	1	2	保全家戸数3戸、国道等	1	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績等
八流川 高知県	1	19	保全家戸数15戸、国道、土佐くろしお鉄道等	1	18.5	災害発生時の影響 過去の災害実績等
長浦川 福岡県	7	35	保全家戸数62戸、町道、公民館等	6	6.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
石垣川 福岡県	1	11	保全家戸数22戸、県道、町道等	1	8.0	災害発生時の影響 過去の災害実績等
うみ口谷川 福岡県	2	27	保全家戸数20戸、国道、役場、診療所、駐在所等	2	15.9	災害発生時の影響 過去の災害実績等
下伍位野川 福岡県	2	9	保全家戸数8戸、町道、生活センター等	1	7.1	災害発生時の影響 過去の災害実績等
柳野谷川 福岡県	3	6	保全家戸数13戸、町道等	3	2.4	災害発生時の影響 過去の災害実績等
井原山谷川 福岡県	6	8	保全家戸数13戸、瑞梅寺山の家等	5	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績等

一貫山川 福岡県	5	5	保全家戸数21戸 等	3	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
残田川 福岡県	2	4	保全家戸数53戸、県道、漁 港 等	2	2.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
波呂谷川 福岡県	2	3	保全家戸数53戸 等	2	1.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
沖津谷川 福岡県	3	5	保全家戸数1戸、県道、村 道、浄水施設 等	3	1.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
寺ノ原川 長崎県	2	18	保全家戸数25戸、町道、消 防署 等	2	8.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
田ノ平川 長崎県	4	31	保全家戸数20戸、国道、J R長崎本線、中学校 等	4	8.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
古焼山川 熊本県	3	4	保全家戸数3戸、国道、町 道 等	3	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
高根川 熊本県	2	6	保全家戸数13戸、町道 等	2	3.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
瀬戸(中) 熊本県	3	74	保全家戸数160戸、国道、 小学校、保育園 等	3	26.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
村ノ本川 熊本県	3	10	保全家戸数19戸、県道、公 民館 等	2	4.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
鑑田川 熊本県	3	9	保全家戸数25戸、町道 等	2	3.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
石生川 大分県	2	13	保全家戸数7戸、町道 等	2	6.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
今市川 大分県	4	14	保全家戸数22戸、県道、町 道 等	4	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
袖ノ迫川 大分県	1	6	保全家戸数14戸、町道 等	1	5.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
梅牟礼川 大分県	2	13	保全家戸数32戸、町道 等	2	6.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
十時川 大分県	2	5	保全家戸数11戸、県道、町 道 等	1	3.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
桐木川 大分県	3	11	保全家戸数20戸、町道 等	3	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
日明原川 大分県	2	10	保全家戸数12戸、県道、市 道、集会所 等	2	6.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
原井川 大分県	1	7	保全家戸数10戸、県道 等	1	5.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
下善川 大分県	2	8	保全家戸数10戸、県道 等	2	4.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
多志田川 大分県	2	7	保全家戸数12戸、国道 等	2	3.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
中村川2 大分県	2	7	保全家戸数10戸、市道、公 民館 等	2	3.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
赤水ヶ沢川 宮崎県	1	2	保全家戸数3戸、市道 等	1	1.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
古屋敷谷川 宮崎県	3	9	保全家戸数10戸、村道、公 民館 等	3	3.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
月の輪谷川 宮崎県	2	7	保全家戸数10戸、県道、町 道 等	2	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
片野の小川 鹿児島県	3	5	保全家戸数9戸、町道、公 民館 等	2	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
西谷川 鹿児島県	2	11	保全家戸数50戸、県道、町 道 等	2	6.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
船津川 鹿児島県	3	4	保全家戸数13戸、町道 等	2	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
安納川第一 鹿児島県	1	23	保全家戸数4戸、県道、市 道、小学校、郵便局 等	1	17.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大甲川 鹿児島県	2	3	保全家戸数5戸、国道 等	2	1.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
里久川 鹿児島県	6	20	保全家戸数4戸、県道、中 学校、老人ホーム 等	5	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

【地すべり対策事業】
(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
山手地区 北海道	8	88	保全家184戸、町役場、学 校、町立病院 等	7	13.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
川窪地区 宮城県	4	12	保全家10戸、国道、浄水場 等	5	2.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

早田地区 山形県	6	26	保全家108戸、国道、公民館、保育園 等	5	5.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
峰根地区 福島県	5	9	保全家19戸、高速道路、市道、ポンプ場 等	5	1.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
仲丸地区 栃木県	3	8	保全家24戸、国道、町道 等	3	3.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大島地区 群馬県	7	23	保全家114戸、公民館、中学校、国道 等	7	3.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
東川地区 新潟県	9	16	保全家40戸、国道、県道、郵便局 等	9	1.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
椎泊谷平地区 新潟県	11	20	保全家91戸、県道、市道、等	11	1.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
西新町地区 富山県	4	15	保全家41戸、県道、国道 等	4	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
神子原地区 石川県	2	35	保全家94戸、国道、 等	2	21.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
金川開拓地区 静岡県	7	11	保全家196戸、中学校、郵便局、国道 等	7	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
上大沢地区 静岡県	12	20	保全家158戸、公民館、市道、 等	13	1.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
寺地地区 福井県	7	16	保全家58戸、公民館、県道、 等	6	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
切山地区 京都府	5	18	保全家57戸、公民館、国道、町道 等	4	4.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
中大沢地区 兵庫県	3	18	保全家14戸、中学校、市道、幼稚園 等	3	5.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
興地区 和歌山県	3	17	保全家65戸、児童館、 等	3	5.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
山の手地区 鳥根県	2	4	保全家16戸、鉄道、県道、町道 等	2	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
下津戸地区 鳥根県	1	6	保全家25戸、国道、小学校、児童館 等	1	5.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
片江地区 鳥根県	3	10	保全家86戸、県道、公民館、診療所 等	3	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
上鳴陰地地区 岡山県	4	12	保全家7戸、県道、町道 等	4	3.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
本坂下ヶ市地区 岡山県	2	5	保全家12戸、国道、消防会館 等	2	3.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
矢田谷地区 岡山県	2	6	保全家16戸、町道 等	2	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大二吾地区 広島県	3	5	保全家10戸、町道 等	3	1.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
藤江地区 広島県	7	14	保全家37戸、公民館、市道 等	7	2.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
玉江地区 山口県	5	34	保全家100戸、国道、小学校、病院 等	4	8.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
下尾尻地区 徳島県	4	7	保全家27戸、県道 等	3	2.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
高野地区 愛媛県	5	31	保全家101戸、小学校、公民館 等	5	6.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
段地区 愛媛県	7	16	保全家72戸、集会所 等	6	2.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
黒丸地区 高知県	9	21	保全家25戸、小学校、公民館 等	10	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
熊手地区 福岡県	2	19	保全家66戸、市道、 等	4	4.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
吹春(3)地区 福岡県	6	10	保全家33戸、国道、 等	5	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
原屋敷地区 佐賀県	5	16	保全家41戸、県道、公民館、老人憩の家 等	4	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
星賀地区 佐賀県	3	36	保全家103戸、県道、小学校、児童館 等	3	13.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
座目木地区 大分県	1	3	保全家6戸、県道、 等	1	2.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
吉野原地区 大分県	2	4	保全家8戸、県道、 等	2	2.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
沢田地区 大分県	2	4	保全家7戸、町道、 等	2	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
戸下地区 宮崎県	2	13	保全家14戸、小学校、集会所、村道、保育園 等	2	6.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
宮田地区 鹿児島県	8	17	保全家72戸、町道 等	7	2.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

【急傾斜地崩壊対策事業】
(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
上ノ国汐吹1地区 北海道	2	7	保全人家17戸 等	2	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
今金今金1地区 北海道	4	10	保全人家10戸 等	4	2.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
釜地前地区 宮城県	1	10	保全人家1戸、県道、 幼稚園、小学校 等	1	11.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
作田山地区 宮城県	2	6	保全人家14戸、県道 等	2	2.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
御深山地区 山形県	1	4	保全人家10戸、町道 等	1	4.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
関山地区 福島県	2	6	保全人家13戸、県道 等	2	3.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
白井掛2号地区 福島県	1	3	保全人家11戸 等	1	2.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
恵比寿1地区 茨城県	5	9	保全人家23戸、村道 等	4	2.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
山ノ下地区 栃木県	3	7	保全人家17戸、市道 等	3	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
實相院下地区 栃木県	1	8	保全人家15戸 等	1	8.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
新井地区 群馬県	1	5	保全人家12戸、県道 等	1	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
鶴巻地区 群馬県	1	7	保全人家10戸、市道 等	1	5.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
塩浦地区 千葉県	2	10	保全人家20戸、国道、 保育園 等	2	5.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
田部玉地区 千葉県	3	6	保全人家16戸、町道 等	3	2.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
谷峨地区 神奈川県	2	8	保全人家23戸、町道、	2	4.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
東寺尾東台地区 神奈川県	2	8	保全人家23戸 等	2	4.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
上矢町北地区 神奈川県	3	7	保全人家20戸、市道 等	2	2.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
本郷地区 山梨県	1	3	保全人家6戸、村道 等	1	2.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大炊平地区 山梨県	2	5	保全人家13戸、河川 等	2	2.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
松山地区 山梨県	2	10	保全人家26戸、県道 等	2	5.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
松島地区 長野県	2	7	保全人家15戸、村道 等	2	3.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
新地地区 長野県	2	6	保全人家12戸、町道 等	2	3.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
丸田地区 新潟県	3	5	保全人家11戸、市道 等	2	2.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
地獄谷地区 岐阜県	2	6	保全人家10戸、国道 等	2	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大河原地区 岐阜県	2	5	保全人家8戸、市道 等	2	2.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
巴地区 岐阜県	1	6	保全人家10戸、公民館 等	1	5.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
青田地区 静岡県	2	11	保全人家15戸、市道 等	2	4.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
多比呂坂地区 静岡県	1	7	保全人家18戸、市道 等	1	6.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
長浦3丁目地区 愛知県	1	6	保全人家16戸、鉄道 等	1	5.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
下浦地区 愛知県	2	7	保全人家15戸、県道 等	1	4.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
三寺地区 三重県	2	5	保全人家10戸、市道 等	2	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
和田地区 三重県	2	13	保全人家27戸、公民館 等	2	7.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
三分一地区 福井県	1	5	保全人家10戸 等	1	4.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
三上1号地区 滋賀県	1	6	保全人家12戸 等	1	6.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

下宇津地区 京都府	3	6	保全家11戸、県道 等	2	3.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
古江西地区 大阪府	1	7	保全家20戸、国道 等	1	7.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
仁川月見ヶ丘(2)地区 兵庫県	1	6	保全家14戸、市道 等	1	5.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
梯地区 兵庫県	2	7	保全家10戸、町道 等	1	4.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
中(3)地区 兵庫県	1	16	保全家7戸、公民館、 保育園、小学校 等	1	14.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
秋葉地区 和歌山県	1	10	保全家22戸、河川 等	1	8.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
一ヶ谷地区 和歌山県	1	5	保全家10戸、村道 等	1	6.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
中河原地区 鳥取県	2	9	保全家12戸、保育園 等	2	5.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
都賀行地区 島根県	1	13	保全家18戸、保育園 等	1	10.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
上岸地区 岡山県	1	4	保全家7戸、県道 等	1	3.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
丸山地区 岡山県	2	13	保全家24戸、市道 等	1	9.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
魚之棚地区 広島県	1	11	保全家26戸、宿泊施設 等	1	8.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
桜谷地区 広島県	2	6	保全家15戸 等	2	3.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
高田地区 広島県	1	4	保全家10戸 等	1	4.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
深浦地区 山口県	1	16	保全家8戸、中学校 等	1	16.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
麓地区 山口県	1	3	保全家8戸、集会所 等	1	3.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
助友地区 徳島県	1	3	保全家6戸、国道 等	1	3.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
平山(1)地区 香川県	4	29	保全家67戸、町道 等	3	8.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
鎌野地区 香川県	2	6	保全家14戸、県道 等	2	3.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
上条地区 愛媛県	2	9	保全家24戸、町道 等	2	5.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
土泥地区 愛媛県	1	6	保全家14戸 等	1	4.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
高須南地区 福岡県	3	11	保全家32戸、市道 等	2	4.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大野原地区 佐賀県	1	7	保全家10戸 等	1	7.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
佐須奈(1)地区 長崎県	6	28	保全家39戸、国道 等	5	5.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
岩ノ口地区 長崎県	2	4	保全家11戸、市道 等	2	2.6	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
間瀬(2)地区 長崎県	3	30	保全家53戸、町道、 病院、老人ホーム 等	3	11.1	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
矢津田(B)地区 熊本県	1	4	保全家9戸、県道 等	1	3.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大平(1)地区 熊本県	1	6	保全家11戸、町道 等	1	6.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
小福手地区 大分県	12	13	保全家19戸、国道 等	1	11.5	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
小内海地区 宮崎県	2	6	保全家17戸、国道 等	2	3.2	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
城山地区 宮崎県	1	4	保全家10戸、県道 等	1	5.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
上市山地区 鹿児島県	1	3	保全家10戸、町道 等	1	3.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
捨里塚地区 鹿児島県	1	19	保全家19戸、市道、 幼稚園、小学校 等	1	13.8	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
辺川下1地区 鹿児島県	2	9	保全家18戸、町道 等	1	5.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
添石地区 沖縄県	2	10	老人ホーム 等	2	3.9	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

【雪崩対策事業】
(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
館前地区 青森県	2	4	保全家16戸、県道 等	2	2.3	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
白布温泉地区 山形県	4	22	保全家11戸、小学校、 県道、市道、河川 等	4	6.0	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
里見地区 長野県	5	15	保全家30戸、村道 等	5	3.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
香六地区 岐阜県	3	24	保全家44戸、県道 等	3	8.4	災害発生時の影響 過去の災害実績 等
大谷地区 兵庫県	2	8	保全家17戸、市道 等	1	5.7	災害発生時の影響 過去の災害実績 等

【海岸事業】
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
津松阪海岸 津地区 高潮対策事業 中部地方整備局	52	336	想定浸水面積 111ha	43	7.9	

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
嶋之越海岸高潮対策事業 岩手県	18	19	浸水戸数 29戸 浸水面積 5ha	16	1.2	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
飛鳥川海岸高潮対策事業 愛知県	16	4,894	浸水戸数 40,565戸 浸水面積 8,730ha	45	107.9	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
尾津海岸高潮対策事業 山口県	3	14	浸水戸数 852戸 浸水面積 274ha	2	7.0	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
石浜海岸高潮対策事業 愛媛県	5	8	浸水戸数 27戸 浸水面積 2ha	5	1.6	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
白石海岸高潮対策事業 福岡県	6	623	浸水戸数 165戸 浸水面積 157ha	5	118.7	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
水釜海岸高潮対策事業 沖縄県	30	219	浸水戸数 323戸 浸水面積 30ha	25	8.8	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
浦安海岸高潮対策事業(都市) 千葉県	46	8,995	浸水戸数 1,780戸 浸水面積 297ha	38	237.7	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
野付海岸侵食対策事業 北海道	40	122	侵食戸数 4戸 侵食面積 71ha	56	2.2	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
石名海岸侵食対策事業 新潟県	6	7	侵食戸数 35戸 侵食面積 4ha	6	1.2	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
長須浜海岸侵食対策事業 福井県	6	163	侵食戸数 3戸 侵食面積 1.9ha	14	11.6	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
岩美海岸侵食対策事業 鳥取県	5	14	侵食面積 7ha	5	2.8	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
逢浜海岸侵食対策事業 島根県	7	18	侵食戸数 36戸 侵食面積 2ha	7	2.7	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
日ノ浜海岸局改良事業 北海道	5	8	浸水公共建物 2棟 浸水面積 3ha	5	1.6	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
小子内海岸局改良事業 岩手県	4	14	浸水戸数 6戸 浸水面積 2ha	4	3.5	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
焼野海岸局改良事業 山口県	3	143	浸水戸数 77戸 浸水面積 10ha	7	19.4	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
安戸海岸局改良事業 香川県	1	2	浸水戸数 21戸 浸水面積 1.6ha	1	3.3	過去の災害実績 地域の協力体制
朱文別海岸局改良事業 北海道	10	153	侵食戸数 40戸 侵食面積 8ha	11	14.5	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
鹿部海岸局改良事業 北海道	18	227	侵食戸数 41戸 侵食面積 6ha	19	11.9	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
山田海岸局改良事業 新潟県	4	55	侵食戸数 48戸 侵食面積 2ha	12	4.7	災害発生時の影響 災害発生時の危険度等
宇ノ気内灘海岸局改良事業 石川県	3	5	侵食戸数 8戸 侵食面積 11ha	3	1.8	災害発生時の危険度 地域開発等の程度
向平海岸環境整備事業 青森県	3	7	侵食面積 3.2ha 海岸利用 20,500人/年	3	2.1	地域開発等の程度 関連事業との整合
都志海岸環境整備事業 兵庫県	7	7	侵食面積 0.3ha 海岸利用 40,370人/年	5	1.3	地域開発等の程度 関連事業との整合
青森港海岸 造道地区 高潮対策事業 青森県	16	261	想定浸水面積 13ha	14	18.5	

戸賀港海岸 塩戸地区 海岸環境整備事業 秋田県	6	20	想定浸水面積 1ha	6	3.6	
名古屋港海岸 堀川口地区 高潮対策事業 名古屋港管理組合	76	3,851	想定浸水面積 1200ha	62	62.4	
四日市港海岸 富田港地区 高潮対策事業 四日市港管理組合	12	168	想定浸水面積 121ha	10	16.5	
尾鷲港海岸 尾鷲地区 高潮対策事業 三重県	2	5	想定浸水面積 110ha	1	3.3	
榑原港海岸 静波地区 海岸環境整備事業 静岡県	15	65	想定浸水面積 13ha	14	4.7	
広島港海岸 南観音地区 高潮対策事業 広島県	30	1,853	想定浸水面積 175ha	25	75.1	
広島港海岸 吉島地区 高潮対策事業 広島県	16	299	想定浸水面積 117ha	13	22.5	
白鳥港海岸 松西(東)地区 高潮対策事業 香川県	19	65	想定浸水面積 42ha	17	3.7	
高知港海岸 高知港全域地区 高潮対策事業 高知県	33	446	想定浸水面積 868ha	28	16.2	
城ノ下港海岸 城ノ下地区 高潮対策事業 長崎県	4	12	想定浸水面積 2ha	4	3.2	
大根占港海岸 神之川地区 高潮対策事業 鹿児島県	22	200	想定浸水面積 24ha	19	10.6	

【道路・街路事業】
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
一般国道357号東京湾岸道路 東京港トンネル 関東地方整備局 (自:東京都江東区青海) (至:東京都品川区八潮)	1,600	2,905	計画交通量: 56,100台/日	1,313	2.2	・物流効率化の支援(羽田空港や主要な物流拠点とのアクセス向上が図れる) ・地域づくりの支援(羽田空港沖合展開や臨海副都心開発などの支援) ・道路の防災対策・危機管理の充実(交通視察重点路線として位置付け)
一般国道333号北陽防災 北海道開発局 (自:北海道北見市北陽) (至:北海道北見市北陽)	37	161	計画交通量: 9,400台/日	44	3.7	・道路の防災対策・危機管理の充実 ・対象区間の事前通行規制区間(夜間通行止め規制)解消
一般国道276号岩内共和道路 北海道開発局 (自:北海道岩内郡共和町梨野無内) (至:北海道岩内郡共和町国富)	68	236	計画交通量: 9,100台/日	90	2.6	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑(1.38)が解消) ・安全な生活環境の確保(現道の交通事故死傷率(260人/億台和)が解消)
一般国道16号保土ヶ谷PAバス(期) 関東地方整備局 (自:東京都町田市鶴間) (至:東京都町田市鶴間)	290	1,341	計画交通量: 47,500台/日(専用部) 27,000-87,000台/日(一般部)	238	5.6	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路の指定あり) ・物流の効率化の支援(東京港、横浜港へのアクセス改善) ・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑(1.83)が解消) ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
一般国道329号与那原バイパス 沖縄総合事務局 (自:沖縄県中頭郡西原町) (至:島尻郡与那原町)	96	215	計画交通量: 16,800台/日	77	2.8	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑解消) ・地域づくりの支援
三陸縦貫自動車道 一般国道45号唐桑道路 東北地方整備局 (自:宮城県本吉郡唐桑町只越) (至:宮城県本吉郡唐桑町館)	210	553	計画交通量: 6,200台/日	191	2.9	・物流の効率化の支援(重要港湾大船渡港へのアクセスが改善される) ・地域づくりの支援(生活圏中心都市間の時間短縮が20%以上) ・道路の防災対策・危機管理の充実(高速ネットワークにおける代替路線が確保される)
一般国道66号中土佐インター(期) 四国地方整備局 (自:高知県高岡郡中土佐町) (至:高知県高岡郡中土佐町)	7	21	計画交通量: 1,277台/日	7	3.0	・物流の効率化の支援 都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある。
一般国道46号盛岡西バイパス (延伸) 東北地方整備局 (自:岩手県盛岡市永井第一地割高屋) (至:岩手県盛岡市上厨川字前湯)	430	1,280	計画交通量: 53,300台/日	448	2.9	・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントの渋滞が解消される) ・地域・都市の基盤の形成(市街地開発・区画整理の計画あり:盛岡南新都心開発整備事業)
一般国道3号岡垣バイパス 九州地方整備局 (自:福岡県遠賀郡岡垣町) (至:宗像市)	60	190	計画交通量: 42,300台/日	71	2.7	・物流の効率化の支援(重要港湾北九州港とのアクセスが改善) ・道路の防災対策・危機管理の充実(現道に防災点検箇所が存在)
一般国道38号富良野道路 北海道開発局 (自:北海道富良野市字学田) (至:北海道富良野市字上五区)	243	543	計画交通量: 21,800台/日	244	2.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路の指定あり) ・中心市街地活性化(中心市街地に至る現道の混雑解消)
一般国道11号新居浜バイパス(延伸) 四国地方整備局 (自:高知県高岡郡中土佐町) (至:高知県高岡郡中土佐町)	197	1,113	計画交通量: 40,000台/日	188	5.9	・物流の効率化の支援(新居浜港とのアクセスが改善) ・現道の混雑度が1.9 騒音レベルが夜間要請限度を超過している。
一般国道11号徳島インター(期) 四国地方整備局 (自:徳島県徳島市) (至:徳島県徳島市)	63	226	計画交通量: 12,400台/日	76	3.0	・物流の効率化の支援 都道府県地域防災計画又は緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけがある。
一般国道112号霧城改良 東北地方整備局 (自:山形県山形市七日町一丁目) (至:山形県山形市旅籠町一丁目)	130	251	計画交通量: 25,800台/日	100	2.5	・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上区間が解消される) ・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントの渋滞が解消される)

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
一般国道361号姥神峠道路(延伸) 長野県 (自: 長野県木曾郡日義村宮ノ越) (至: 長野県木曾郡日義村神谷)	150	279	計画交通量: 3,800台/日	140	2.0	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路伊那木曾連絡道路) ・物流効率化の支援(現道を総重量25tの車両もしくはISO規格背高コンテナ輸送車が通行できない)
一般国道354号谷田部バイパス 茨城県 (自: 茨城県つくば市真瀬) (至: 茨城県つくば市谷田部)	48	169	計画交通量: 20,000台/日	40	4.2	・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上の区間が解消する) ・地域・都市の基盤の形成(鳥名・福田坪・萱丸一休型特定土地区画整理事業を支援する)
一般国道245号日立港拡幅 茨城県 (自: 茨城県日立市留町) (至: 茨城県日立市久慈町)	22	80	計画交通量: 28,000台/日	22	3.6	・物流の効率化の支援(日立港へのアクセスが改善される) ・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントが解消する)
一般国道140号皆野秩父バイパス 長野県 (自: 埼玉県皆野町大字皆野) (至: 埼玉県秩父市大字藤田)	130	456	計画交通量: 11,200台/日	139	3.3	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路西関東連絡道路) ・物流効率化の支援(最寄りの主要な物流拠点へのアクセスが改善される)
一般国道118号小沼崎バイパス 福島県 (自: 福島県南会津郡下郷町大字小沼崎) (至: 同町大字高崎)	60	103	計画交通量: 9,200台/日	53	1.9	・地域づくりの支援(現道に大型車のすれ違い困難区間がなくなる、会津フレッシュリゾートを支援する、あいつ地方拠点都市を支援する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(災害による道路寸断で孤立する集落がなくなる) ・H8道路防災点検の危険箇所が解消される ・異常気象時通行規制区間(連続雨量120mm以上)が解消される ・特殊通行規制区間(落石・雪崩)が解消される
一般国道58号おがみ山バイパス 鹿児島県 (自: 鹿児島県名瀬市永田町) (至: 鹿児島県名瀬市平田町)	150	514	計画交通量: 10,500台/日	123	4.2	・物流効率化の支援(最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される) ・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑度が1.0以上) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)
一般国道504号薩摩道路 鹿児島県 (自: 鹿児島県薩摩郡薩摩町) (至: 薩摩郡薩摩町)	76	265	計画交通量: 19,100台/日	96	2.8	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援 等
一般国道485号郡バイパス 島根県 (自: 島根県隠岐郡西郷町伊後) (至: 島根県隠岐郡五箇村郡)	49	91	計画交通量: 4,100台/日	50	1.8	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間を回避する。) ・物流効率化の支援(隠岐空港及び重要港湾西郷港へのアクセスが改善される。)
一般国道477号西田大敷道路 京都府 (自: 京都府船井郡八木町西田) (至: 京都府船井郡八木町大敷)	40	95	計画交通量: 10,100台/日	38	2.5	・物流の効率化の支援(総重量25tの車両が通行可能となる) ・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑(2.01)が解消)
一般国道447号真幸バイパス 宮崎県 (自: 宮崎県えびの市大字内笠) (至: 宮崎県えびの市大字内笠)	69	134	計画交通量: 3,200台/日	58	2.3	・物流効率化の支援(現道を総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能となる) ・地域づくりの支援(冬季交通不能区間・大型車すれ違い困難区間が存在する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)
一般国道447号青木バイパス 鹿児島県 (自: 鹿児島県大口市青木) (至: 鹿児島県大口市青木)	38	74	計画交通量: 3,193台/日	32	2.3	・物流効率化の支援(現道を総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能となる) ・地域づくりの支援(冬季交通不能区間・大型車すれ違い困難区間が存在する) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)
一般国道440号橋原町拡幅 高知県 (自: 高知県高岡郡橋原町橋原) (至: 高知県高岡郡橋原町橋原)	21	37	計画交通量: 3,500台/日	17	2.2	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)
一般国道438号上分バイパス 徳島県 (自: 徳島県名西郡神山町上分) (至: 徳島県名西郡神山町上分)	30	96	計画交通量: 2,350台/日	28	3.4	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け・防災点検対策箇所が存在)
一般国道426号豊岡バイパス 兵庫県 (自: 兵庫県豊岡市九日市) (至: 兵庫県豊岡市上陸)	64	237	計画交通量: 10,100台/日	58	4.1	・物流の効率化の支援(総重量25tの車両が通行可能となる) ・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑(1.55)が解消)
一般国道425号切目川バイパス 和歌山県 (自: 和歌山県日高郡印南町上洞) (至: 和歌山県日高郡印南町田ノ垣内)	39	69	計画交通量: 2,300台/日	37	1.9	・地域づくりの支援(対象区間の大型車すれ違い困難箇所が解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実(災害時の孤立集落の解消)
一般国道389号下田南バイパス 熊本県 (自: 熊本県天草郡天草町下田北) (至: 熊本県天草郡天草町下田南)	87	131	計画交通量: 3,050台/日	72	1.8	・物流効率化の支援(現道を総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能となる) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクト等の支援) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)
一般国道375号 忍原拡幅 島根県 (自: 島根県大田市川合町忍原) (至: 島根県大田市川合町忍原)	23	37	計画交通量: 2,800台/日	23	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間を回避する。大田地方生活圏中心都市の大田市と近隣町村である邑智町等の所要時間が短縮する。)
一般国道365号橋坂道路 滋賀県 (自: 滋賀県伊香郡余呉町中河内) (至: 滋賀県伊香郡余呉町橋坂)	70	118	計画交通量: 2,400台/日	63	1.9	・地域づくりの支援(対象区間の大型車すれ違い困難箇所が解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実(事前通行規制区間の解消)
一般国道362号羽鳥・安西拡幅 静岡県 (自: 静岡県静岡市山崎2丁目) (至: 静岡県静岡市安西2丁目)	90	156	計画交通量: 35,600台/日	77	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進(現道の混雑度(2.6)が解消)
一般国道317号青影バイパス 広島県 (自: 広島県因島市中庄町西浦) (至: 広島県因島市中庄町天神)	30	69	計画交通量: 12,900台/日	27	2.6	・線形不良区間の解消 ・大型車難合困難区間の解消 ・歩行者及び自転車の安全性の確保

一般国道313号北房バイパス 岡山県 (自:岡山県上房郡北房町中津井) (至:岡山県上房郡北房町上水田)	22	56	計画交通量: 8,040台/日	23	2.5	・物流の効率化の支援(中国縦貫自動車道、北房ICへのアクセス強化) ・地域づくりの支援(現道に大型車すれ違い困難区間が存在する)
一般国道309号丹生バイパス 奈良県 (自:奈良県吉野郡下市町丹生) (至:奈良県吉野郡下市町長谷)	40	62	計画交通量: 4,500台/日	35	1.8	・地域づくりの支援(対象区間の大型車すれ違い困難箇所が解消) ・物流の効率化の支援(総重量25tの車両が通行可能となる)
一般国道308号三奈道路 奈良県 (自:奈良市三奈大路五丁目) (至:奈良市三奈大路二丁目)	75	153	計画交通量: 41,000台/日	56	2.7	・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑(1.42)が解消) ・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントである三奈大路南二丁目交差点の渋滞が緩和)
一般国道212号響峠バイパス 大分県 (自:大分県日田郡大山町大字西大山) (至:大分県日田郡大山町大字西大山)	42	145	計画交通量: 10,300台/日	36	4.0	・地域づくりの支援(対象区間に大型車すれ違い困難区間が存在する) ・安全な生活環境の確保(現道の交通事故死傷率が250人/億台キロ以上であり道路整備により交通事故が減少かつ歩道が設置される) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付けあり)
一般国道165号脇本道路 奈良県 (自:奈良県桜井市慈恩寺) (至:奈良県桜井市黒崎)	25	65	計画交通量: 24,000台/日	20	3.3	・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑(1.18)が解消)
一般国道155号村中拡幅 愛知県 (自:愛知県小牧市大草) (至:愛知県小牧市村中)	57	168	計画交通量: 35,000台/日	47	3.6	・物流の効率化の支援(名古屋空港と小牧IC周辺物流拠点へのアクセスが改善)
一般国道101号羽立バイパス 秋田県 (自:秋田県男鹿市船川港日詰字大巻) (至:同字大沢田)	35	86	計画交通量: 8,300台/日	34	2.5	・物流効率化の支援(重要港湾船川港へのアクセス改善、25t車対応) ・地域づくりの支援(大型車のすれ違い、秋田国体支援) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送路(2次)) ・他のプロジェクトとの関連(臨港道路生鼻崎線との交通連携)等
主要地方道幕別大樹線 北海道 (自:北海道幕別町寿町) (至:北海道幕別町重岡)	32	45	計画交通量: 3,700台/日	27	1.7	・踏切の除却(立体化)により、鉄道で分断され一体的発展が阻害されている地区を解消等
主要地方道函館南茅部線 北海道 (自:北海道函館市紅葉山町) (至:北海道南茅部町川汲)	97	136	計画交通量: 6,600台/日	87	1.6	・地域づくりの支援 ・道路防災対策・危機管理の充実等
一般道栗沢南幌線 北海道 (自:北海道栗沢町岐阜) (至:北海道南幌町清幌)	65	192	計画交通量: 5,410台/日	56	3.4	・地域づくりの支援 ・道路防災対策・危機管理の充実等
一般道江部乙雨竜線 北海道 (自:北海道滝川市江部乙町) (至:北海道雨竜町伏古)	75	155	計画交通量: 5,070台/日	65	2.4	・地域づくりの支援 ・道路防災対策・危機管理の充実等
町道 愛媛団体通 二セコ町 (自:北海道二セコ町字本通) (至:北海道二セコ町字里見)	10	15	計画交通量: 1,250台/日	9	1.6	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保等
市道 夕陽ヶ丘通道路 北見市 (自:北海道北見市柏陽町) (至:北海道北見市小泉)	22	33	計画交通量: 3,800台/日	19	1.8	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保等
町道 農業大学校前道路 本別町 (自:北海道本別町仙美里元町) (至:北海道本別町西仙美里)	13	18	計画交通量: 2,210台/日	12	1.5	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保等
町道 明治通り 白糠町 (自:北海道白糠町西底路) (至:北海道白糠町底路恋問)	25	38	計画交通量: 1,310台/日	22	1.8	・地域づくりの支援 ・道路防災対策・危機管理の充実等
市道 東雁来連絡線 札幌市 (自:北海道札幌市東区東雁来) (至:北海道札幌市東区東雁来)	7	11	計画交通量: 11,000台/日	6	1.7	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保等
市道 三角街道西支線3号線 札幌市 (自:北海道札幌市東区東苗穂町) (至:北海道札幌市東区丘珠町)	7	13	計画交通量: 2,460台/日	6	2.1	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保等
主要地方道 五所川原車力線 青森県 (自:青森県北津軽郡中里町福浦) (至:青森県西津軽郡車力村車力)	46	64	計画交通量: 3,600台/日	42	1.5	・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
一般県道 東山薄衣線 岩手県 (自:岩手県東磐井郡川崎村門崎) (至:岩手県東磐井郡川崎村薄衣)	29	48	計画交通量: 3,300台/日	32	1.5	・物流効率化の支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
主要地方道 鷹巣川井堂川線 秋田県 (自:秋田県北秋田郡鷹巣町鷹巣) (至:秋田県北秋田郡鷹巣町脇神)	50	117	計画交通量: 7,500台/日	45	2.6	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・道路の防災対策・危機管理の充実等
一般県道 大原境線 群馬県 (自:群馬県新田郡敷塚本町大原) (至:群馬県新田郡敷塚本町大原)	68	168	計画交通量: 19,200台/日	61	2.8	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保
主要地方道 川越栗橋線 埼玉県 (自:埼玉県桶川市大字川田谷) (至:埼玉県桶川市大字川田谷)	27	47	計画交通量: 18,600台/日	22	2.1	・物流の効率化の支援 ・安全な生活環境の確保
主要地方道 原宿六浦線 横浜市 (自:神奈川県横浜市栄区公田町) (至:神奈川県横浜市栄区公田町)	253	770	計画交通量: 12,100台/日	236	3.3	・都市圏の交通円滑化の推進
市道 一本松・茂田線 下館市 (自:茨城県下館市大塚) (至:茨城県下館市茂田)	20	42	計画交通量: 4,500台/日	17	2.5	・地域づくりの支援

主要地方道柏崎高浜堀之内線 新潟県 (自：新潟県刈羽郡西山町坂田) (至：新潟県長岡市三島谷町)	44	78	計画交通量：6,230台/日	36	2.1	・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
市道太平大淵線 新潟県 (自：新潟県新潟市岡山) (至：新潟県新潟市江口)	15	44	計画交通量：23,400台/日	12	3.6	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 等
市道加茂幹線2号線 両津市 (自：新潟県両津市大字梅津) (至：新潟県両津市大字梅津)	5	12	計画交通量：800台/日	5	2.4	・地域づくりの支援
町道井坪線 小木町 (自：新潟県佐渡郡小木町大字井坪) (至：新潟県佐渡郡小木町大字井坪)	4	6	計画交通量：600台/日	4	1.6	・地域づくりの支援
(主)浜島阿児線 三重県 (自：三重県志摩郡浜島町浜島) (至：三重県志摩郡浜島町桧山路)	21	37	計画交通量：5,430台/日	19	1.9	・物流効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
(主)鳥羽松坂線 三重県 (自：三重県松阪市早馬瀬町) (至：三重県松阪市豊原町)	86	379	計画交通量：24,500台/日	85	4.5	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・道路の防災対策・危機管理の充実 等
(市)大堀福池線 愛知県名古屋 (自：愛知県名古屋南区大堀町) (至：愛知県名古屋天白区福池一丁目)	22	59	計画交通量：10,700台/日	23	2.6	・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援
主要地方道武生美山線 福井県 (自：福井県今立郡今立町) (至：福井県今立郡清水町)	59	82	計画交通量：2,830台/日	52	1.6	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
一般県道小浜インター線 福井県 (自：福井県小浜市木崎) (至：福井県小浜市府中)	62	227	計画交通量：13,100台/日	48	4.7	・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
主要地方道八幡木津線 京都府 (自：京都府八幡市上奈良) (至：京都府八幡市上奈良)	55	147	計画交通量：17,800台/日	47	3.1	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保 ・道路の防災対策・危機管理の充実
一般府道住吉八尾線 大阪府 (自：大阪府松原市天美西) (至：大阪府松原市三宅西)	128	527	計画交通量：10,400台/日	121	4.3	・物流の効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・道路の防災対策・危機管理の充実
主要地方道岸和田港塔原線 大阪府 (自：大阪府岸和田市下松町) (至：大阪府岸和田市土生町)	260	346	計画交通量：24,400台/日	172	2.0	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
町道紀州サン・リゾートライン線 和歌山県 (自：和歌山県海草郡美里町) (至：和歌山県海草郡美里町)	40	87	計画交通量：1,170台/日	37	2.4	・地域づくりの支援
主要地方道大山崎大枝線 京都市 (自：京都市京都市西京区大枝沓掛町) (至：京都市京都市西京区大枝西長町)	130	198	計画交通量：17,200台/日	80	2.5	・地域づくりの支援 ・安全な生活環境の確保
(主)松江鹿島美保関線 島根県 (自：島根県八束郡鹿島町名分) (至：島根県八束郡鹿島町佐陀本郷)	26	33	計画交通量：11,500台/日	19	1.7	・地域づくりの支援、道路の防災対策・危機管理の充実等
(一)出雲インター線 島根県 (自：島根県出雲市知井宮町) (至：島根県出雲市大島町)	118	291	計画交通量：10,400台/日	94	3.1	・都市圏の交通円滑化の推進、地域づくりの支援等
(町)渡田大貫線 桜江町 (自：島根県邑智郡桜江町川越) (至：島根県邑智郡桜江町大貫)	16	18	計画交通量：1,800台/日	11	1.6	・地域づくりの支援、安全な生活環境の確保等
(町)下入小田線 鏡野町 (自：岡山県苫田郡鏡野町入) (至：岡山県苫田郡鏡野町下森原)	6	9	計画交通量：1,500台/日	6	1.6	・地域づくりの支援、安全な生活環境の確保等
(市)船倉原線 倉敷市 (自：岡山県倉敷市新田) (至：岡山県倉敷市粒江)	40	157	計画交通量：13,400台/日	36	4.4	・中心市街地の活性化、地域づくりの支援等
(主)福山沼隈線 広島県 (自：広島県福山市草戸町) (至：広島県福山市熊野町)	250	986	計画交通量：22,200台/日	232	4.3	・都市圏の交通円滑化の推進等
(町)上奈浜田線 安芸津町 (自：広島県豊田郡安芸津町木谷) (至：広島県豊田郡安芸津町木谷)	11	220	計画交通量：3,200台/日	71	3.1	・地域づくりの支援等
(一)妻崎開作小野田線 山口県 (自：山口県小野田市大字小野田) (至：山口県小野田市新生三丁目)	110	222	計画交通量：12,800台/日	97	2.3	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・物流の効率化の支援等
(一)弓削島循環線 愛媛県 (自：愛媛県越智郡弓削町土生) (至：愛媛県越智郡弓削町明神)	20	40	計画交通量：4,960台/日 走行時間短縮	17	2.4	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実

(村)伊勢川長野線 大野見村 (自:高知県高岡郡大野見村奈路) (至:高知県高岡郡大野見村伊勢川)	6	15	計画交通量:550台/日 走行時間短縮	8	1.9	・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
一般県道 梶寄浦佐伯線 大分県 (自:大分県南海部郡鶴見町吹浦) (至:大分県佐伯市女島)	109	186	計画交通量:5,900台/日	92	2.0	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実 等
一般県道 玉之浦岐宿線 長崎県 (自:長崎県南松浦郡玉之浦町幾久山) (至:長崎県南松浦郡岐宿町二本楠)	30	51	計画交通量:1,088台/日	26	1.9	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実
一般町道 和板系瀬線 長崎県下県郡豊玉町 (自:長崎県下県郡豊玉町仁位) (至:長崎県下県郡豊玉町糸瀬)	14	19	計画交通量:856台/日	12	1.6	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・その他
一般県道 瀬上里線 鹿児島県 (自:鹿児島県薩摩郡上甗村瀬上) (至:鹿児島県薩摩郡下甗村里)	28	39	計画交通量:640台/日	25	1.6	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実 等
一般町道 横町通り線 鹿児島県熊毛郡中種子町 (自:鹿児島県熊毛郡中種子町野間) (至:鹿児島県熊毛郡中種子町野間)	10	25	計画交通量:3,500台/日	11	2.3	・物流の効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 等
官野湾南風原線 沖縄県 (自:沖縄県那覇市首里崎山町) (至:沖縄県南風原町兼城)	90	150	計画交通量:24,000台/日	72	2.1	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 等
市道大山7号 宜野湾市 (自:沖縄県宜野湾市字大山) (至:沖縄県宜野湾市字大山)	16	27	計画交通量:3,598台/日	15	1.7	・地域づくりの支援
村道290号線 豊見城村 (自:沖縄県豊見城村字豊崎) (至:沖縄県豊見城村字豊崎)	8	31	計画交通量:2,838台/日	7	4.3	・地域づくりの支援
町道仲伊保富祖崎線 佐敷町 (自:沖縄県佐敷町仲伊保) (至:沖縄県佐敷町富祖崎)	5	8	計画交通量:810台/日	5	1.8	・地域づくりの支援
町道補助幹線2号線 与那原町 (自:沖縄県与那原町字与那原) (至:沖縄県与那原町字東浜)	13	22	計画交通量:1,986台/日	12	1.9	・地域づくりの支援
町道18号線 南風原町 (自:沖縄県南風原町字津嘉山) (至:沖縄県南風原町字津嘉山)	5	8	計画交通量:2,940台/日	5	1.7	・地域づくりの支援
(主)矢吹小野線(延伸) 福島県 (自:福島県石川郡平田村大字上蓬田) (至:福島県田村郡小野町大字菖蒲谷)	155	352	計画交通量:19,000台/日	185	1.9	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・物流効率化の支援 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実 等
(主)徳島環状線 福島県 (自:徳島県徳島市国府町) (至:徳島県板野郡藍住町東中富)	520	1,267	計画交通量:30,000台/日	395	3.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援 等
放射2号線 北海道 (自:北海道函館市赤川町) (至:北海道函館市赤川町)	23	53	計画交通量:15,000台/日	20	2.6	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 等
神楽3条通 旭川市 (自:北海道旭川市神楽3条9丁目) (至:北海道旭川市神楽岡公園)	38	62	計画交通量:7,400台/日	33	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 ・道路の防災対策・危機管理の充実 等
大成橋 北海道 (自:北海道河西郡芽室町東4条2丁目) (至:北海道河西郡芽室町大成)	40	70	計画交通量:17,700台/日	36	1.9	・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援 等
開運橋 北海道 (自:北海道川上郡標茶町川上町) (至:北海道川上郡標茶町旭町2丁目)	24	37	計画交通量:11,190台/日	22	1.7	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保 ・道路の防災対策・危機管理の充実 等
星が浦海岸通 北海道 (自:北海道釧路市星が浦南2丁目) (至:北海道釧路市星が浦南5丁目)	40	110	計画交通量:19,100台/日	35	3.1	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援 等
別途前川通 釧路市 (自:北海道釧路市星が浦南5丁目) (至:北海道釧路市星が浦大通4丁目)	26	86	計画交通量:14,700台/日	23	3.7	・物流効率化の支援 ・中心市街地の活性化 等
14号東通 北海道 (自:北海道空知郡奈井江町奈井江) (至:北海道空知郡奈井江町奈井江)	40	55	計画交通量:8,840台/日	35	1.6	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保 等
創成川通 札幌市 (自:北海道札幌市中央区南5条西1丁目) (至:北海道札幌市中央区北3条西1丁目)	120	157	計画交通量:56,000台/日	102	1.5	・都市圏の交通円滑化の推進 ・中心市街地の活性化 ・良好な環境の保全・形成 等

油川岡町線 青森市 (自: 青森県青森市大字油川字千刈) (至: 青森県青森市大字油川字柳川)	31	82	計画交通量: 6,100台/日	27	3.1	・重要港湾青森港へのアクセスが改善される
沖の沢郡山線 白石市 (自: 宮城県白石市田町三丁目) (至: 宮城県白石市旭町五丁目)	62	130	計画交通量: 6,800台/日	55	2.4	・中心市街地における交通渋滞の緩和 ・広域交通ネットワークの形成による公共交通機関の利用促進 ・市文化体育施設の利用促進
有浦東台線 大館市 (自: 秋田県大館市東台) (至: 秋田県大館市柄沢)	82	274	計画交通量: 8,900台/日	76	3.6	・大館北ICへのアクセスが改善される ・国体会場へのアクセスが改善される
宮沢根白石線(浦田工区)外1線 仙台市 (自: 仙台市泉区南光台七丁目) (至: 仙台市泉区松森)	115	179	計画交通量: 36,800台/日	93	1.9	・中心市街地における渋滞の緩和 ・公共交通機関の利用促進に資する
元寺小路福室線(五輪工区)外1線 仙台市 (自: 仙台市宮城野区五輪一丁目) (至: 仙台市宮城野区銀杏町)	84	141	計画交通量: 42,200台/日	68	2.1	・特定重要港湾仙台港へのアクセスが改善される ・中心市街地における交通渋滞の緩和
狐小路尼寺線(元茶畑工区) 仙台市 (自: 仙台市若林区連坊二丁目) (至: 仙台市若林区木ノ下三丁目)	84	108	計画交通量: 8,000台/日	66	1.7	・中心市街地における渋滞の緩和 ・公共交通機関の利用促進に資する
鮎川停車場線外2線 茨城県 (自: 茨城県日立市鮎川町) (至: 茨城県日立市国分町)	59	146	計画交通量: 12,900台/日	49	3.0	・踏切遮断時間 2hrの踏切を除去し、鉄道との交差を立体化する ・国道6号日立バイパスとの一体的な整備により慢性的な渋滞を緩和する
宇都宮東京線 栃木県 (自: 栃木県宇都宮市西原町) (至: 栃木県宇都宮市西原町)	28	79	計画交通量: 32,000台/日	28	2.8	・交通渋滞のボトルネックが解消される。 ・安全で快適な歩行空間が確保できる。
小山中結線(陸橋) 栃木県 (自: 栃木県小山市本郷町三丁目) (至: 栃木県小山市稲葉郷)	70	149	計画交通量: 12,000台/日	70	2.1	・老朽橋の架替えにより、道路の災害を防ぐことができる。 ・安全で快適な歩行空間が確保できる。
片岡西通り 栃木県 (自: 栃木県矢板市片岡) (至: 栃木県矢板市片岡)	15	37	計画交通量: 10,000台/日	16	2.3	・東北道へのアクセス機能が向上する。 ・踏切事故に対する安全の確保に寄与する。
前橋長瀬線 群馬県 (自: 群馬県前橋市本町一丁目) (至: 群馬県前橋市表町一丁目)	33	90	計画交通量: 41,300台/日	27	3.3	・対象区間の4車線化により、現在ボトルネックによる周辺道路の渋滞解消が図れる。
吉井北通り線 群馬県 (自: 群馬県多野郡吉井町池) (至: 群馬県多野郡吉井町本郷)	72	175	計画交通量: 20,600台/日	61	2.9	・対象区間の整備により、隣接する事業との連携が図られ都市内の円滑な交通が確保される。
高崎駅西口線 群馬県 (自: 群馬県高崎市矢島町) (至: 群馬県高崎市新町)	10		共同溝整備			・中心市街地の活性化 ・良好な環境の保全等
加納線 埼玉県 (自: 埼玉県桶川市坂田) (至: 埼玉県桶川市加納)	78	110	計画交通量 48,000台/日	63	1.7	・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントである坂田交差点の渋滞が緩和される。) ・関連する大規模道路事業と一体的に整備(首都圏中央連絡自動車道との一体的整備)
坂三郷線 八潮市 (自: 埼玉県八潮市大字坂) (至: 埼玉県八潮市大字坂)	150	384	計画交通量: 12,000台/日	131	2.9	・八潮南部開発を支援する事業 ・住宅地開発の連絡道路の整備
草加三郷線(柳島工区) 埼玉県 (自: 埼玉県草加市柳島町) (至: 埼玉県草加市谷塚上町)	43	54	計画交通量 48,000台/日	33	1.6	・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントである柳島交差点の混雑緩和) ・公共交通機関の利用の促進に資する(東武伊勢崎線谷塚駅へのアクセス強化) ・安全な生活環境(歩道設置により車椅子が通行可能になるとともに歩行者の安全性が向上する。)
環状八間通り線事業 川口市 (自: 埼玉県川口市幸町) (至: 埼玉県川口市幸町)	38	63	計画交通量: 8,000台/日	33	1.9	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化
仁井宿与倉線 佐倉市 (自: 千葉県習志野市大久保三丁目) (至: 千葉県習志野市花咲一丁目)	65	203	計画交通量: 8,200台/日	66	3.1	・都市構造の上で、都市間を連絡(他都市と市街地を結ぶ)するとともに、都市軸を形成し、都市内の拠点を連絡する道路としての位置づけをもつ。 ・都市における環状線として混雑する国道356号線、及び国道51号の混雑緩和や代替路線確保等の効果を持つ。 ・通過交通を排除し、中心市街地の活性化に寄与する。
南多摩尾根幹線 東京都 (自: 東京都稲城市大字矢野口字宿) (至: 東京都稲城市大字矢野口字檀戸)	55	119	計画交通量: 24,000台/日	57	2.1	・都市計画道路整備プログラムの位置付 ・大規模道路事業と一体整備
調布保谷線(三鷹) 東京都 (自: 東京都三鷹市野崎二丁目) (至: 東京都武蔵野市関前一丁目)	688	1,837	計画交通量: 32,400台/日	536	3.4	・車線数 4 ・安全な生活環境の確保
新東京所沢線 東京都 (自: 東京都西東京市北町五丁目) (至: 東京都西東京市北町六丁目)	55	70	計画交通量: 12,000台/日	43	1.6	・公共交通利用促進 ・地域の基盤形成
鎌水戸吹線 東京都 (自: 東京都八王子市丹木町) (至: 東京都八王子市加住町)	114	301	計画交通量: 42,200台/日	98	3.1	・車線数 4 ・圏央道アクセス
放射第34号線支線1号(有明) 東京都 (自: 東京都江東区有明二丁目) (至: 東京都江東区有明二丁目)	74	252	計画交通量: 21,000台/日	68	3.7	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成 ・地域づくりの支援

環状第2号線(有明) 東京都 (自:江東区有明二丁目) (至:江東区有明二丁目)	55	410	計画交通量:16,000台/日	55	7.5	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成 ・地域づくりの支援
環状第3号線(薬王寺) 東京都 (自:東京都新宿区市谷薬王寺町) (至:東京都新宿区市谷柳町)	144	239	計画交通量:48,000台/日	109	2.2	・車線数 4 ・主要渋滞ポイントの解消
放射第34号線支線1号(東雲) 東京都 (自:東京都江東区豊洲六丁目) (至:東京都江東区有明二丁目)	80	132	計画交通量:35,000台/日	69	1.9	・車線数 4 ・臨海副都心開発の推進
小田急小田原線(下北沢) 東京都 (自:渋谷区上原) (至:世田谷区代田)	560	698	踏切交通遮断量:220,000台時/日	386	1.8	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進 ・良好な環境の保全・形成
羽場大瀬木線 長野県 (自:長野県飯田市羽場町) (至:長野県飯田市鼎切石)	61	122	計画交通量:26,700台/日	50	2.4	・物流効率化(ICまでのアクセス向上) ・中心市街地の活性化(都市機能強化) ・都市圏の交通円滑化の推進(都市環状道路) ・沿道まちづくりとの連携(土地区画整理事業)
岸谷生麦線 横浜市 (自:神奈川県横浜市鶴見区岸谷二丁目) (至:神奈川県横浜市鶴見区生麦三丁目)	190	584	計画交通量:11,200台/日	133	4.4	・拠点開発プロジェクト ・地域連携プロジェクト ・大規模イベントを支援する
横浜藤沢線(田谷小雀地区) 横浜市 (自:神奈川県横浜市栄区長尾台町) (至:神奈川県横浜市戸塚区小雀町)	153	249	計画交通量:22,500台/日	109	2.3	・拠点開発プロジェクト ・地域連携プロジェクト ・大規模イベントを支援する
新保裏館線 三条市 (自:新潟県三条市東新保) (至:新潟県三条市北新保二丁目)	52	78	計画交通量:9,300台/日	35	2.3	・踏切の除却(立体化)による交通の安全、利便性の確保 ・鉄道による市街地分断の解消
中央大通り線 糸魚川市 (自:新潟県糸魚川市南寺町1丁目) (至:新潟県糸魚川市南押上1丁目)	20	56	計画交通量:8,400台/日	13	4.2	・北陸新幹線糸魚川駅へのアクセス向上 ・沿線小学校への通学路の確保
丸子池田線(静岡大橋) 静岡市 (自:静岡県静岡市東新田一丁目) (至:静岡県静岡市緑ヶ丘町)	44	375	計画交通量:24,000台/日	59	6.3	・都市圏の交通円滑化の推進 ・一級河川安倍川により一体的発展が阻害されている地区を解消
千歳町小生線 四日市市 (自:三重県四日市市城東町) (至:三重県四日市市城西町)	30	71	計画交通量:14,800台/日	24	3.0	・物流効率化の支援(四日市港へのアクセスの改善) ・中心市街地の活性化(中心市街地での混雑低減) ・活力ある地域づくりの支援(公共交通機関の利用の促進に資する)
松阪公園大口線外1線 三重県 (自:三重県松阪市本町) (至:三重県松阪市鎌田町)	84	121	計画交通量:12,500台/日	72	1.7	・都市圏の交通円滑化(鉄道との立体交差による踏切渋滞の解消) ・中心市街地の活性化(松阪市中心市街地活性化基本計画における重点プロジェクト) ・地域づくりの支援(津・松阪地方拠点都市地域整備の支援事業)
茨木松ヶ本線 茨木市 (自:大阪府茨木市東中条町) (至:大阪府茨木市松ヶ本町)	70	125	計画交通量:6,619台/日	58	2.2	・市街中心部の混雑緩和と旅行速度の改善
尼崎宝塚線外1線(末広) 兵庫県 (自:兵庫県尼崎市末広町1丁目) (至:兵庫県尼崎市大浜町1丁目)	20	48	計画交通量:19,700台/日	15	3.2	・拠点開発プロジェクト・大規模イベントを支援する。
奈良西幹線 奈良県 (自:奈良県香芝市高) (至:奈良県香芝市北今市五丁目)	45	139	計画交通量:6,300台/日	40	3.5	・主要渋滞ポイントである下田交差点の混雑を緩和 ・通学路として歩行者の安全性を確保
新交通専用道5号線 新交通ポートアイランド線延伸 神戸市	184	350	将来利用者数:約9.2万人/日	187	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域づくりの支援 ・良好な環境の保全・形成
米子駅陰田線(一般県道米子環状線) 鳥取県 (自:鳥取県米子市弥生町) (至:鳥取県米子市大谷町)	81	121	計画交通量:16,900台/日	73	1.7	・総重量25tの車両が通行可能となる ・震災点検対策箇所(老朽橋)の解消 ・緊急輸送道路ネットワークの形成
海田臨港線(一般県道矢野海田線) 広島県 (自:広島県安芸郡海田町栄町) (至:広島県安芸郡海田町寿町)	40	70	計画交通量:29,700台/日	34	2.1	・物流効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進
元町錦見線(市道今津町6号線) 岩国市 (自:山口県岩国市元町四丁目) (至:山口県岩国市錦見三丁目)	78	291	計画交通量:28,800台/日	56	5.2	・主要幹線道路網の充実による物流効率化の支援 ・渋滞解消、歩行者の安全確保等、良好な生活環境の確保 ・広域交流、地域活性化の拡大
長束八木線(市道安佐南3区232号線) 広島市 (自:広島県広島市安佐南区祇園四丁目) (至:広島県広島市安佐南区祇園八丁目)	62	80	計画交通量:4,705台/日	48	1.7	・公共交通機関の利用促進等
福岡三谷線(主要地方道中徳三谷高松線) 香川県 (自:香川県高松市木太町4区) (至:香川県高松市木太町3区)	63	377	計画交通量:26,600台/日	51	7.3	・都市圏の交通円滑化の推進(対象区間が第3次渋滞プログラムに位置づけられている) ・関連する大規模道路事業(四国横断自動車道)と一体的に整備する必要がある。
船屋阿高線(主要地方道壬生川新居浜野田線) 愛媛県 (自:愛媛県新居浜市平形町) (至:愛媛県新居浜市東雲町二丁目)	20	56	計画交通量:35,920台/日	18	3.2	・重要港湾新居浜港、多喜浜・黒島工業団地へのアクセスが改善される。 ・中心市街地に至る現道のアクセス改善と物流の活性化による中心市街地の活性化を支援する。 ・老朽橋の架替による制限橋(13t)の解消。 ・愛媛県地震防災計画に基づく緊急輸送路の確保や交通事故防止。

<p>杉町高塚線（主要地方道玉名八女線） （福岡県） （自：福岡県八女市大字本町） （至：福岡県八女市大字高塚）</p>	13	24	計画交通量8,500台/日	12	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りのインターへのアクセスが改善される ・自動車と歩行者が混在する区間が解消される
<p>志免宇美線（主要地方道福岡太宰府線） 福岡県 （自：福岡県糟屋郡宇美町大字宇美） （至：福岡県糟屋郡宇美町大字宇美）</p>	51	103	計画交通量21,500台/日	42	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・都心部、空港、都市高速道路へのアクセスが改善される ・都市圏における広域道路網の一部として機能
<p>那珂川宇美線（下白水工区） 福岡県 （主要地方道福岡早良大野城線） （自：福岡県春日市下白水北7丁目） （至：福岡県春日市下白水北3丁目）</p>	40	165	計画交通量26,100台/日	59	2.8	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線の商店街の活性化、住宅環境の改善が図られる ・自動車と歩行者が混在する区間が解消される
<p>浜大塚線（市道浜大塚線） 古賀市 （自：福岡県古賀市日吉1丁目） （至：福岡県古賀市鹿部）</p>	16	46	計画交通量7,100台/日	15	3.1	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地の連絡路として良好な住宅環境の創出に寄与する
<p>吉村通線（市道吉村通線） 宮崎県 （自：宮崎県宮崎市潮見町） （至：宮崎県宮崎市一宮町）</p>	26	67	計画交通量：9,500台/日	20	3.4	<ul style="list-style-type: none"> ・第3次渋滞対策プログラム ・居住系・商業系内2車以上 ・起債比率 15%
<p>須崎中川原通線（県道福葉崎平原線） 延岡市 （自：宮崎県延岡市檜山町） （至：宮崎県延岡市大門町）</p>	23	42	計画交通量：6,000台/日	19	2.2	<ul style="list-style-type: none"> ・居住系・商業系内2車以上 ・起債比率 15%
<p>長浜太宰府線 福岡市 （自：福岡県福岡市南区筑紫丘） （至：福岡県福岡市南区横手南町）</p>	79	267	計画交通量：31,700台/日	60	4.4	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者等の安全性の向上
<p>牧港線 浦添市 （自：沖縄県浦添市牧港5丁目） （至：沖縄県浦添市牧港5丁目）</p>	22	41	計画交通量：11,000台/日	25	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・対象区間の交通混雑の解消
<p>広島高速3号線 期 広島高速道路公社 （自：広島市南区宇品海岸三丁目） （至：広島市中区光南四丁目）</p>	310	1,276	計画交通量：43,600台/日	433	2.9	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の競争条件確保のための幹線道路網構築（地域高規格道路広島高速道路の一部を構成） ・物流の効率化（中核国際港湾広島港と山陽道広島東ICへの連絡強化） ・都市圏の交通円滑化の推進（国道2号等の東西幹線道路の交通渋滞緩和）等
<p>東脊振トンネル有料道路 （一般国道385号東脊振バイパス） 佐賀県道路公社 （自：佐賀県神埼郡東脊振村大字松隈） （至：佐賀県神埼郡東脊振村大字松隈）</p>	46	199	計画交通量：3,900台/日	102	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・物流効率化の支援（現道の総重量25t車両通行不能を解消） ・地域づくりの支援（対象区間に大型車のすれ違い困難区間を解消）
<p>浜名湖新橋有料道路 （一般県道村柳三方原線） 静岡県公社 （自：静岡県浜松市白洲町） （至：静岡県浜松市古人見町）</p>	110	443	計画交通量：13,800台/日	175	2.5	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成（中開地区開発の進展に伴う連絡道路としての必要性） ・地域づくりの支援（大規模イベント（しずおか国際園芸博覧会）を支援） ・その他（庄内湖（浜名湖）により分断されている半島への連絡道）
<p>名古屋瀬戸道路 （一般県道日進瀬戸線） 愛知県公社 （自：愛知県日進市岩崎町） （至：愛知県愛知郡長久手町岩作）</p>	383	973	計画交通量：29,600台/日	471	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の競争条件確保のための幹線道路網構築（地域高規格道路名古屋瀬戸道路の一部を構成） ・地域づくりの支援（大規模イベント（日本国際博覧会）を支援） ・都市圏の交通円滑化の推進（石石名古屋線の渋滞緩和）

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
すずらん台 北海道音更町すずらん台土地区画 整理組合	25	10	計画交通量：7,400台	6	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成
おさつ駅みどり台 北海道千歳市おさつ駅みどり台土 地区画整理組合	76	45	計画交通量：11,400台	13	3.3	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成
東芽室 北海道芽室町東芽室土地区画整理 組合	32	20	計画交通量：28,700台	9	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成
石江 青森県青森市	180	166	計画交通量：20,700台	96	1.7	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏交通円滑化の推進 ・良好な環境の保全・形成
日詰駅前 岩手県紫波町	26	19	計画交通量：9,173台	8	2.4	<ul style="list-style-type: none"> ・地域都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成
塩釜海辺の賑わい地区 宮城県塩竈市	50	23	計画交通量：24,687台	13	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進
鶴岡市遠賀原 鶴岡市遠賀原土地区画整理組合	15	12	計画交通量：3,971台	7	1.6	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な環境の保全・形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実
喜久田東原 郡山市喜久田東原土地区画整理組 合	43	64	計画交通量：6,700台	31	2.1	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成
上管駅駅前地区 茨城県那珂町	32	12	計画交通量：7,200台	6	1.8	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保
龜山北 龜山北土地区画整理組合	105	54	計画交通量：11,120台	29	1.9	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の活性化 ・地域づくりの支援
元総社蒼海 群馬県前橋市	230	750	計画交通量：175,802台	102	7.4	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市基盤の形成 ・安全な生活環境の確保
高崎操車場跡地周辺 群馬県高崎市	161	157	計画交通量：14,200台	47	3.4	<ul style="list-style-type: none"> ・地域・都市基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成

国済寺 埼玉県深谷市	164	37	計画交通量：16,960台	23	1.6	・中心市街地へ至る混雑度が1.0以上 ・道路整備と一体となった住宅地供給を実施
人間駅北口 埼玉県入間市	151	166	計画交通量：59,320台	52	3.2	・商業振興施策、公共施設整備と密接な連携を図る事業 ・対象区間が広域道路整備基本計画に位置付けのある環状道路（国道16号）
藤久保第一 藤久保第一土地区画整理組合	24	33	計画交通量：14,412台	12	2.8	・より良い生活環境の確保 ・安心して住める国土の実現
七栄北新木戸 千葉県富里町	49	59	計画交通量：37,852台	12	4.8	・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保
西八千代北部特定 都市基盤整備公団	384	164	計画交通量：38,249台	82	2.0	・地域・都市の基盤の形成 ・地域づくりの支援
八千代市辺田前 八千代市辺田前土地区画整理組合	270	88	計画交通量：30,000台	26	3.4	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成
医大南部 山梨県玉穂町	80	24	計画交通量：10,000台	5	4.5	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・安全な生活環境の確保
松任駅前地区 石川県松任市	90	181	計画交通量：7,400台	68	2.7	・中心市街地の活性化 ・交通円滑化の推進
裾野駅西 静岡県裾野市	185	683	計画交通量：35,868台	70	9.7	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保
上島駅周辺 静岡県浜松市	52	80	計画交通量：67,200台	32	2.5	・都市圏の交通円滑化の推進 ・他のプロジェクトとの関連
加茂 加茂土地区画整理組合	19	28	計画交通量：9,300台	17	1.7	・安全な生活環境の確保 ・道路の防災対策・危機管理の充実
岐阜駅北口 岐阜県岐阜市	148		—			・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進
常滑西特定 都市基盤整備公団	128	29	計画交通量：4,937台	15	1.9	・物流の効率化の支援 ・地域づくりの支援
重根 重根土地区画整理組合	57	17	計画交通量：2,245台	11	1.6	・地域・都市の基盤の形成 ・安全な生活環境の確保
大木原 鳥根県大原郡大東町	34	28	計画交通量：8,400台	16	1.8	・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成
向洋駅周辺 広島県安芸郡府中町	139	379	計画交通量：25,900台	9	42.6	・経済構造改革の支援 ・安心して住める国土の実現
松山北部 愛媛県松山市	67	54	計画交通量：30,400台	29	1.9	・中心市街地の活性化 ・その他
桑江伊平 沖縄県北谷町	73	86	計画交通量：139,210台	31	2.7	・経済構造改革の支援 ・よりよい生活環境の確保
戸塚駅前地区中央 神奈川県横浜市	330	573	計画交通量：21,000台	175	3.3	・国道1号線の混雑度の緩和 ・鉄道により分断されている地区の一体化
大森東部地区 京都府京都市	65	57	計画交通量：42,436台	17	3.3	・慢性的な渋滞の解消 ・京福電鉄軌道敷の車道からの分離による安全性の向上
学園南 都市基盤整備公団	379	60	計画交通量：5,200台	34	1.8	・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全、形成
向洋駅周辺青崎 広島県広島市	51	181	計画交通量：24,800台	8	22.0	・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保
福岡市田尻 福岡市田尻土地区画整理組合	74	92	計画交通量：14,300台	24	3.9	・国家的な事業に関連する事業 ・短期的・集中的に施行する必要がある事業

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
曳舟駅前地区 都市基盤整備公団	370	1,094	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約120,000㎡）の収益向上	414	2.6	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
ひぐらしの里中央地区 ひぐらしの里中央地区市街地再開発組合	185	656	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約51,000㎡）の収益向上	197	3.3	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
金町六丁目地区 金町六丁目地区市街地再開発組合	214	618	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約80,000㎡）の収益向上	250	2.5	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
調布駅南第1地区 調布駅南第1地区市街地再開発組合	77	408	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約25,000㎡）の収益向上	99	4.1	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
小田急相模原駅北口A地区 小田急相模原駅北口A地区市街地再開発組合	120	450	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約33,000㎡）の収益向上	158	2.8	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
武蔵ヶ辻第四地区 武蔵ヶ辻第四地区市街地再開発組合	60	209	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約20,000㎡）の収益向上	102	2.1	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
七尾駅前第二地区 七尾駅前第二地区市街地再開発組合	87	156	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約25,000㎡）の収益向上	99	1.6	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
大森東部地区 京都市	100	159	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設（延床面積約35,000㎡）の収益向上	100	1.6	・事業採算の見通しがたっている ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
東札幌1条地区 札幌市	107	173	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約99,000㎡）の収益向上	140	1.2	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
北8西3東地区 札幌市	137	272	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積約61,300㎡）の収益向上	153	1.8	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている

南1・2地区 足寄町	12	18	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 7,000㎡）の収益向上	約	16	1.2	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
富良野駅前地区 富良野市	24	29	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 7,700㎡）の収益向上	約	27	1.1	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
中島地区 室蘭市	60	157	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 45,700㎡）の収益向上	約	78	2.0	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
一番町三丁目8番地区 仙台市	96	459	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 35,000㎡）の収益向上	約	146	3.2	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
三日町三丁目地区 気仙沼市	19	31	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 7,200㎡）の収益向上	約	18	1.8	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
中町三丁目地区 酒田市	87	114	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 28,000㎡）の収益向上	約	91	1.3	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
七日町第4ブロック北地区 山形市	5	83	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 3,500㎡）の収益向上	約	23	3.7	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
馬場通り中央地区 宇都宮市	80	441	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 28,900㎡）の収益向上	約	105	4.2	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
宇都宮駅西口第4A地区 宇都宮市	27	45	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 7,800㎡）の収益向上	約	31	1.5	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
川口栄町3丁目C地区 川口市	54	249	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 16,800㎡）の収益向上	約	70	3.4	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
勝どき六丁目地区 中央区	939	3,290	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 413,000㎡）の収益向上	約	1,032	3.2	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
勝どき駅前地区 中央区	361	1,290	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 88,000㎡）の収益向上	約	391	3.3	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
三田小山町地区 港区	218	921	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 65,800㎡）の収益向上	約	260	3.6	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
赤坂薬研坂南地区 港区	320	859	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 67,000㎡）の収益向上	約	359	2.4	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
神宮前四丁目地区 渋谷区	170	1,959	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 33,700㎡）の収益向上	約	348	5.6	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
芦花公園駅南口地区 世田谷区	132	255	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 32,000㎡）の収益向上	約	189	1.4	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
高島二丁目地区 横浜市	208	553	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 56,000㎡）の収益向上	約	238	2.3	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
小田原駅東口お城通り地区 小田原市	161	551	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 75,000㎡）の収益向上	約	197	2.8	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
手寄地区 福井市	118	143	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 35,100㎡）の収益向上	約	133	1.1	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
松新地区 春日井市	60	121	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 30,000㎡）の収益向上	約	70	1.7	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
玉出地区 大阪市	118	328	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 49,000㎡）の収益向上	約	163	2.0	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
中山手地区 神戸市	90	257	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 41,000㎡）の収益向上	約	142	1.8	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
岡山市本町8番地区 岡山市	73	172	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 28,000㎡）の収益向上	約	89	1.9	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている
薬院大通り西地区 福岡市	71	143	周辺10kmの地価上昇 区域内施設（延床面積 21,000㎡）の収益向上	約	67	2.1	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている

【都市再生推進事業】

(市街地環境整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
北波多村中央部開発地区 佐賀県北波多村	7	7	道路、公園、広場等の地域生活基盤施設の整備による質の高い住宅市街地の形成によって、定着人口の増加、商業施設等の立地促進、住民の交流機会の増大が見込まれるため。	7	1.0	関連事業や基幹的事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。
街道下 秋田県昭和町	2	2	道路・公園・広場の地域生活基盤施設の整備により本来的機能に加え、交流機能を果たせることにより地域経済の向上が期待できる。	2	1.0	関連事業や基幹的事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。
ロースタウン住宅団地 群馬県前橋市	8	8	道路・公園の地域生活基盤施設の整備により早期の住宅地供給を行うとともに、歩道整備・せせらぎ水路・フォルトの高質空間形成施設の整備により景観・環境に配慮したまちづくりを実現できる。	8	1.0	関連事業や基幹的事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。
千代田東部・上中森住宅団地 群馬県千代田町	7	7	道路・公園等の地域生活基盤施設の整備により質の高い住宅地を形成し、人口の増加、町の活性化が見込まれる。	7	1.0	関連事業や基幹的事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。
松元ニュータウン 鹿児島県松元町	12	12	自然環境に配慮した道路・公園・緑道等の地域生活基盤施設の整備により、良好な住環境の形成と保全及び人口定着が見込まれる。	12	1.0	関連事業や基幹的事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。

(都市再生区画整理事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
中央町地区都市再生土地区画整理事業 青森県三沢市	40	43	事業有りの総地代：24億円 事業無しの総地代：22億円	42	1.0	・中心市街地の活性化 ・土地の有効高度利用の推進
塩釜海辺の賑わい地区土地区画整理事業 宮城県塩釜市	48	53	事業有りの総地代：49億円 事業無しの総地代：46億円	51	1.1	・中心市街地の活性化 ・土地の有効高度利用の推進
第一田中後土地区画整理事業 茨城県ひたちなか市	70	111	事業有りの総地代：17億円 事業無しの総地代：13億円	98	1.1	・防災上安全な市街地の形成 ・土地の有効・高度利用の推進
三輪野山第2土地区画整理事業 流山市三輪野山第2土地区画整理組合	104	153	事業有りの総地代：33億円 事業無しの総地代：26億円	151	1.0	・自然環境や自然景観、歴史、風土を活かしたまちづくり ・混在化した土地利用の整理
佐野六木土地区画整理事業 東京都足立区	256	323	事業有りの総地代：137億円 事業無しの総地代：119億円	281	1.2	・土地の有効高度利用の推進 ・より良い生活環境の実現
寒川駅周辺土地区画整理事業 神奈川県寒川町	123	208	事業有りの総地代：14億円 事業無しの総地代：6億円	137	1.5	・中心市街地の活性化 ・防災上安全な市街地の形成
西美園西土地区画整理事業 西美園西土地区画整理組合	30	63	事業有りの総地代：40億円 事業無しの総地代：38億円	33	1.9	・より良い生活環境の実現
岡崎菟川南部土地区画整理事業 岡崎菟川南部土地区画整理組合	54	77	事業有りの総地代：31億円 事業無しの総地代：27億円	66	1.2	・防災上安全な市街地の形成 ・よりよい生活環境の実現
東海加木屋石塚特定土地区画整理事業 東海加木屋石塚特定土地区画整理組合	21	42	事業有りの総地代：38億円 事業無しの総地代：35億円	32	1.3	・土地の有効・高度利用の推進 ・活力ある地域づくり都市づくり
本町地区土地区画整理事業 京都府園部町	52	69	事業有りの総地代：12億円 事業無しの総地代：8億円	49	1.4	・中心市街地の活性化 ・より良い生活環境の実現
あまがさき緑遊新都心土地区画整理事業 兵庫県尼崎市	230	669	事業有りの総地代：225億円 事業無しの総地代：189億円	286	2.3	・土地の有効高度利用の推進 ・防災上安全な市街地の形成
和気駅前土地区画整理事業 岡山県和気郡和気町	47	39	事業有りの総地代：8.9億円 事業無しの総地代：6.6億円	39	1.0	・中心市街地の活性化 ・福祉社会への対応
柳川駅東部土地区画整理事業 福岡県山門郡三橋町	96	155	事業有りの総地代：41億円 事業無しの総地代：32億円	106	1.5	・土地の有効高度利用の推進 ・よりよい生活環境の実現
新鎌ヶ谷土地区画整理事業 都市基盤整備公団	261	441	事業有りの総地代：86億円 事業無しの総地代：63億円	371	1.2	・活力ある地域づくり都市づくり ・より良い生活環境の実現
那古野1丁目土地区画整理事業 都市基盤整備公団	2	2	事業有りの総地代：1.8億円 事業無しの総地代：1.7億円	2	1.2	・土地の有効高度利用の推進 ・より良い生活環境の実現
仙台東町土地区画整理事業 都市基盤整備公団	1,286	1,443	事業有りの総地代：351億円 事業無しの総地代：270億円	1,414	1.0	・土地の有効高度利用の推進 ・活力ある地域づくり都市づくり
大森東部地区土地区画整理事業 京都府京都市	22	72	事業有りの総地代：198億円 事業無しの総地代：194億円	46	1.6	・区画道路、公園等の公共施設の整備
伏見西部第四地区土地区画整理事業 京都府京都市	369	1,081	事業有りの総地代：235億円 事業無しの総地代：180億円	577	1.9	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進

(都市再生交通拠点整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
武蔵高萩駅地区 埼玉県日高市	4	39	歩行者数12,644人/日	3	11.5	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
西川口駅地区 埼玉県川口市	5	56	歩行者数60,000人/日	5	11.5	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
佐倉駅地区 千葉県佐倉市	3	8	歩行者数27,200人/日	5	1.5	・バリアフリー交通施設の整備を行う
北千住駅地区 東京都足立区	9	178	歩行者数213,600人/日	15	12.0	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
福生駅地区 民間	14	34	歩行者数4,492人/日	14	2.4	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。
西八王子駅地区 東京都八王子市	1	6	歩行者数42,700人/日	4	1.6	・バリアフリー交通施設の整備を行う
相模大野駅地区 神奈川県相模原市	16	46	歩行者数30,600人/日	14	3.2	・駐車場を整備し、都市交通の円滑化に資する
愛甲石田駅地区 神奈川県厚木市	1	5	歩行者数3,000人/日	1	4.1	・バリアフリー交通施設の整備を行う
逆瀬川駅地区 兵庫県宝塚市	1	2	歩行者数16,000人/日	1	1.6	・バリアフリー交通施設の整備を行う
筑前新宮駅地区 福岡県福岡市	2	8	歩行者数27,768人/日	2	3.5	・交通結節点における自由通路など、乗り継ぎ円滑化に資する施設を整備する。

(都市防災総合推進事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
西小倉地区 京都府宇治市	1	3	避難圏面積：約12ha 避難圏域内人口：約1,500人	1	2.5	・地域の防災性の向上が図られる。
道明寺地区 大阪府藤井寺市	0.4	1	消防活動圏面積：約4ha 消防活動圏域内建物棟数：約170棟	0.4	1.7	・地域の防災性の向上が図られる。

(都市再生総合整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
浮間舟渡駅周辺 東京都板橋区	9	9	基幹事業で整備される商業施設、駐車場、住宅に加えて、地域交流センターを整備することにより、集客効果と来街者の利便性の増大が見込まれる。	9	1.0	関連事業や基幹の事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。
蛍池駅西 大阪府豊中市	17	17	基幹事業で整備される商業施設、駐車場、住宅に加えて、地域交流センターを整備することにより、集客効果と来街者の利便性の増大が見込まれる。	17	1.0	関連事業や基幹の事業との相乗波及効果、他施策との連携効果、事業全体としての促進効果、都市拠点の形成効果等の定性評価。

【まちづくり総合支援事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
中心市街地地区 富良野市	15	16	要素事業毎の便益の総和	15	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
砂川駅周辺地区 砂川市	27	28	要素事業毎の便益の総和	27	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
函館駅前地区 函館市	2	2	要素事業毎の便益の総和	2	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中心市街地地区 追分町	1	2	要素事業毎の便益の総和	1	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
足寄駅前地区 足寄町	17	18	要素事業毎の便益の総和	17	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
黄金地区 恵庭市	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
東雁来地区 札幌市	4	4	要素事業毎の便益の総和	4	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
稲荷下地区 遠野市	7	7	要素事業毎の便益の総和	7	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
塩竈神社周辺地区 塩竈市	7	7	要素事業毎の便益の総和	7	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
古川南地区 古川市	12	17	要素事業毎の便益の総和	11	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
多賀城駅周辺 多賀城市	16	19	要素事業毎の便益の総和	16	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
小牛田駅地区 小牛田町	14	29	要素事業毎の便益の総和	13	2.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
保原地区 保原町	16	19	要素事業毎の便益の総和	16	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
三春中心市街地地区 三春町	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
ふれあい福祉地区 川俣町	10	19	要素事業毎の便益の総和	9	2.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
日立市中心市街地区 日立市	6	7	要素事業毎の便益の総和	6	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
岩間駅周辺地区 岩間町	6	8	要素事業毎の便益の総和	5	1.6	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
菅谷地区 那珂町	7	15	要素事業毎の便益の総和	7	2.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
取手駅周辺地区 取手市	15	23	要素事業毎の便益の総和	16	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
水海道地区 水海道市	11	24	要素事業毎の便益の総和	11	2.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
西古内地区 ひたちなか市	16	16	要素事業毎の便益の総和	16	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
前橋市北前橋地区 前橋市	8	8	要素事業毎の便益の総和	8	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
歴史の小径地区 館林市	7	7	要素事業毎の便益の総和	7	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
富岡市東富岡駅北地区 富岡市	1	3	要素事業毎の便益の総和	1	2.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
大宮北部拠点地区 さいたま市	60	75	要素事業毎の便益の総和	63	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
羽生市中心市街地地区 羽生市	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
南羽生地区 羽生市	9	9	要素事業毎の便益の総和	9	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等

行田市文化ゾーン地区 行田市	8	13	要素事業毎の便益の総和	9	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
ふれあい・交流ネットワーク地区 吉見町	38	40	要素事業毎の便益の総和	38	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中央第二谷中地区 和光市	15	50	要素事業毎の便益の総和	27	1.8	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
周西地区 千葉県君津市	17	40	要素事業毎の便益の総和	16	2.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
八街駅周辺地区 千葉県八街市	15	28	要素事業毎の便益の総和	14	1.9	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
相模大野駅周辺地区 相模原市	215	749	要素事業毎の便益の総和	219	3.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
真田・北金目地区 平塚市	62	113	要素事業毎の便益の総和	82	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
江の島地区 藤沢市	5	5	要素事業毎の便益の総和	5	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中心市街地地区 諏訪町	31	41	要素事業毎の便益の総和	30	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
芳川平田新駅周辺地区 松本市	48	87	要素事業毎の便益の総和	51	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
塩尻駅周辺地区 塩尻市	25	73	要素事業毎の便益の総和	25	2.9	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
白馬地区 白馬村	8	18	要素事業毎の便益の総和	11	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
長野駅周辺地区 長野市	13	16	要素事業毎の便益の総和	16	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
登戸地区 川崎市	88	192	要素事業毎の便益の総和	122	1.6	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
横浜駅周辺地区 横浜市	123	196	要素事業毎の便益の総和	123	1.6	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
戸塚副都心地区 横浜市	67	76	要素事業毎の便益の総和	70	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
亀田駅周辺地区 亀田町	18	21	要素事業毎の便益の総和	18	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
千手中央地区 川西市	17	19	要素事業毎の便益の総和	17	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
魚津中央地区 魚津市	2	2	要素事業毎の便益の総和	2	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
小杉地区 小杉町	11	21	要素事業毎の便益の総和	11	1.9	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
小松中央地区 小松市	31	93	要素事業毎の便益の総和	31	3.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
片山津地区 加賀市	8	12	要素事業毎の便益の総和	7	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
加茂地区 北方町	8	11	要素事業毎の便益の総和	8	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
古川地区 古川町	32	45	要素事業毎の便益の総和	32	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
インター北地区 羽島市	8	9	要素事業毎の便益の総和	8	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
可児駅周辺地区 可児市	5	6	要素事業毎の便益の総和	5	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
新所原地区 湖西市	8	15	要素事業毎の便益の総和	8	1.8	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
西美園西地区 浜北市	8	15	要素事業毎の便益の総和	8	1.9	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
堀出前地区 雄踏町	9	11	要素事業毎の便益の総和	8	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
掛川城周辺地区 掛川市	4	14	要素事業毎の便益の総和	4	3.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
大井川中央地区 大井川町	31	61	要素事業毎の便益の総和	27	2.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
富士市神戸地区 富士市	25	37	要素事業毎の便益の総和	25	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
熱海中央地区 熱海市	19	24	要素事業毎の便益の総和	19	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
枇杷島駅周辺地区 西枇杷島町	11	75	要素事業毎の便益の総和	11	6.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
春日地区 春日町	6	11	要素事業毎の便益の総和	6	1.8	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
駅周辺・駅西地区 一宮市	13	22	要素事業毎の便益の総和	13	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等

岩倉駅東地区 岩倉市	17	33	要素事業毎の便益の総和	17	2.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
空港周辺地区 常滑市	7	9	要素事業毎の便益の総和	7	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
半田乙川中部地区 半田市	17	17	要素事業毎の便益の総和	17	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
大府北部地区 大府市	2	3	要素事業毎の便益の総和	2	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
西尾駅西地区 西尾市	12	12	要素事業毎の便益の総和	12	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
小牧山周辺地区 小牧市	27	41	要素事業毎の便益の総和	27	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
今駅北地区 蟹江町	9	11	要素事業毎の便益の総和	9	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
多屋地区 常滑市	18	23	要素事業毎の便益の総和	18	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
米之庄地区 三雲町	6	11	要素事業毎の便益の総和	5	2.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
本町地区 小俣町	15	20	要素事業毎の便益の総和	12	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
宝永地区 福井市	8	8	要素事業毎の便益の総和	8	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中心市街地地区 鯖江市	12	14	要素事業毎の便益の総和	12	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
都心地区 滋賀県大津市	14	20	要素事業毎の便益の総和	14	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
追分地区 滋賀県草津市	15	27	要素事業毎の便益の総和	15	1.9	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
手原駅周辺地区 滋賀県栗東市	8	11	要素事業毎の便益の総和	8	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
高月駅周辺地区 滋賀県高月町	11	22	要素事業毎の便益の総和	13	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
舞鶴西地区 舞鶴市	32	81	要素事業毎の便益の総和	25	3.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
京都新光悦村地区 園部町	9	48	要素事業毎の便益の総和	10	4.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
内本町・高浜地区 吹田市	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
摂津駅周辺地区 摂津市	1	1	要素事業毎の便益の総和	1	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
寝屋川市駅周辺地区 寝屋川市	9	9	要素事業毎の便益の総和	9	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
国守町地区 寝屋川市	7	10	要素事業毎の便益の総和	7	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
大阪電華都市拠点地区 八尾市	24	99	要素事業毎の便益の総和	25	4.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
北野田駅前地区 堺市	32	136	要素事業毎の便益の総和	32	4.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
池上・伯太・北信太地区 和泉市	35	107	要素事業毎の便益の総和	45	2.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
熊取地区 熊取町	24	105	要素事業毎の便益の総和	24	4.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
深井中町地区 堺市	5	11	要素事業毎の便益の総和	5	2.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
河内松原駅周辺地区 松原市	19	25	要素事業毎の便益の総和	19	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
阪急夙川駅周辺地区 西宮市	0.2	0.2	要素事業毎の便益の総和	0.2	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
豊岡市中心地区 豊岡市	8	16	要素事業毎の便益の総和	8	2.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
別宮地区 関宮町	10	14	要素事業毎の便益の総和	9	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
J R和田山駅周辺地区 和田山町	10	12	要素事業毎の便益の総和	10	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
市島地区 市島町	18	30	要素事業毎の便益の総和	17	1.8	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
高野山金剛峰寺周辺地区 高野町	10	10	要素事業毎の便益の総和	10	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中心市街地第一地区 橋本市	23	27	要素事業毎の便益の総和	23	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
洛中地区 京都市	12	41	要素事業毎の便益の総和	11	3.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等

伏見西部第五地区 京都市	42	52	要素事業毎の便益の総和	45	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
御堂筋地区 大阪市	28	175	要素事業毎の便益の総和	21	8.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
京橋駅周辺地区 大阪市	29	35	要素事業毎の便益の総和	29	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
有馬地区 神戸市	22	54	要素事業毎の便益の総和	26	2.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
鳥取中央地区 鳥取市	16	19	要素事業毎の便益の総和	16	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
大東地区 大東町	19	21	要素事業毎の便益の総和	19	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
横田地区 横田町	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
木次地区 木次町	24	53	要素事業毎の便益の総和	26	2.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
福山駅前地区 福山市	21	117	要素事業毎の便益の総和	21	5.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中央地区 大野町	22	49	要素事業毎の便益の総和	23	2.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
上下地区 上下町	10	13	要素事業毎の便益の総和	10	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
役場周辺地区 由宇町	10	11	要素事業毎の便益の総和	10	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
下松駅南地区 下松市	1	1	要素事業毎の便益の総和	1	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
長尾地区 長尾町	1	1	要素事業毎の便益の総和	1	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
宇和島市中心市街地区 宇和島市	6	7	要素事業毎の便益の総和	6	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
春日原駅周辺地区 春日市	29	62	要素事業毎の便益の総和	26	2.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
上大利地区 大野城市	50	561	要素事業毎の便益の総和	84	6.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
海老津地区 岡垣町	11	13	要素事業毎の便益の総和	9	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
多久駅周辺地区 多久市	5	7	要素事業毎の便益の総和	5	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
南部地区 琴海町	9	22	要素事業毎の便益の総和	10	2.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
比田勝地区 上対馬町	8	10	要素事業毎の便益の総和	7	1.4	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
宮原中心地区 宮原町	3	3	要素事業毎の便益の総和	3	1.1	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
多良木地区 多良木町	19	27	要素事業毎の便益の総和	18	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
白水西部地区 白水村	11	18	要素事業毎の便益の総和	11	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
坂ノ市地区 大分市	9	9	要素事業毎の便益の総和	9	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
佐土原駅周辺地区 佐土原町	1	2	要素事業毎の便益の総和	1	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
中心市街地地区 清武町	3	4	要素事業毎の便益の総和	3	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
西鹿児島地区 鹿児島市	5	6	要素事業毎の便益の総和	5	1.2	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
鹿屋中央地区 鹿屋市	38	38	要素事業毎の便益の総和	38	1.0	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
川内駅周辺地区 川内市	14	18	要素事業毎の便益の総和	14	1.3	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
出水駅周辺地区 出水市	8	13	要素事業毎の便益の総和	8	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
国分中央地区 国分市	12	21	要素事業毎の便益の総和	13	1.7	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
高尾野地区 高尾野町	27	36	要素事業毎の便益の総和	24	1.5	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等
折尾地区 北九州市	31	54	要素事業毎の便益の総和	28	1.9	・目標とする地域像の明確化 ・総合的な事業展開による効果の把握 等

【港湾整備事業】
(直轄)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
室蘭港 崎守地区 道路(拡幅) 北海道開発局	23	50	輸送CO2削減 (H20 予測交通量 4,852台/日)	21	2.4	CO2、Nox削減量
稚内港 北洋ふ頭地区 国内物流ターミナル(岸壁(-6.0m)増深 (-7.5m)) 北海道開発局	12	30	輸送CO2削減 (H18 予測貨物量 114千ト)	11	2.8	CO2、Nox削減量
網走港 新港地区 小型船溜まり(物揚場(-3.5m)等) 北海道開発局	27	88	業務CO2削減 (H17 予測利用漁船隻数 123隻)	23	3.8	
根室港 花咲地区 小型船溜まり(岸壁(-5.5m),物揚 場(-4.0m)等) 北海道開発局	27	88	業務CO2削減 (H16 予測利用漁船隻数 127隻)	24	3.7	
香深港 本港地区 国内物流ターミナル 北海道開発局	25	37	輸送CO2削減 (H19 予測貨物量 94千ト)	20	1.8	CO2削減量
東京港 南部地区 東京港臨海道路 期 関東地方整備局	1,410	4,509	輸送CO2削減 (H23 予測交通量 35,400台/日)	1,186	3.8	CO2、Nox削減量
名古屋港 飛島ふ頭南地区 国際海上コンテナターミナル(岸壁(-16m)等) 中部地方整備局	533	3,545	輸送CO2削減 (H22 予測貨物量 3,581千ト/年)	524	6.8	CO2、Nox削減量
三島川之江港 金子地区 多目的国際ターミナル(岸壁(-14m)等) 四国地方整備局	190	465	輸送CO2削減 (H19 予測貨物量 858千ト/年)	154	3.0	
熊本港 有明・八代海 環境整備船建造 九州地方整備局	10	50	船舶事故の減少 (事故発生率 3割減少) 海岸清掃費削減 (年間ゴミ回収量 500m3)	13	3.8	
鹿児島港 中央港区 橋梁(耐震強化) 九州地方整備局	12	204	輸送CO2削減 (H17 予測交通量 7,080台/日)	103	2.0	CO2、Nox削減量
平良港 下崎ふ頭地区 外貿ターミナル(岸壁(-10m)等) 沖縄総合事務局	30	45	輸送CO2削減 (H19 予測貨物量 446千ト/年)	25	1.8	

(補助)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
小樽港 本港地区 海域環境創造事業 小樽市	3	50	生態系や自然環境の回復・保 全 (H18 予測観光客 126万人)	5	10.5	
青森港 本港地区 橋梁(耐震強化) 青森県	25	155	輸送CO2削減 (H19 予測交通量 9,700台/日)	26	6.1	
船川港 金川地区 道路(拡幅) 秋田県	27	72	輸送CO2削減 (H20 予測交通量 18,056台/日)	23	3.2	CO2削減
横浜港 神奈川地区 国内物流ターミナル 横浜市	12	51	輸送CO2削減 (H17 予測貨物量 144千ト)	11	4.8	
川崎港 東扇島・千鳥町地区 道路(トンネル改修) 川崎市	41	923	輸送CO2削減 (H19 予測交通量 27,254台/日)	62	14.9	
津松阪港 賛岐地区 地域交通拠点(防波堤等) 三重県	18	66	移動CO2削減 (H16 利用者 900人/日)	16	4.1	
北九州港 戸畑地区 再開港(岸壁(9m)(改良)等) 北九州市	11	35	輸送CO2削減 (H22 予測貨物量 142千ト)	9	3.7	
博多港 博多埠頭地区 旅客ターミナル(浮桟橋(改良)) 福岡市	10	33	輸送CO2削減 (H16 予測旅客数 630千人/年)	11	3.0	
鹿児島港 中央港区 廃棄物埋立護岸の利・活用による 貨客兼用ターミナル(岸壁(-9m)等) 鹿児島県	294	857	処分CO2の削減 (土砂総受入予定量 4,510m3) 輸送CO2削減 (H23 予測貨物量 625千ト/年)	281	3.1	

【都市・幹線鉄道整備事業】

(ニュータウン鉄道等整備事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
成田新高速鉄道アクセス事業 印旛日本医大～成田空港(19.1km) 三セク	1,286	2,182	平成22年度の目標需要 37,400人/日	923	2.4	新駅設置に伴う土地利用の高度化、成田市及び千葉ニュータウンからなる業務核都市の一体性の向上等

(幹線鉄道等活性化事業(貨物鉄道))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
山陽線貨物輸送力増強事業 吹田信号場-門司貨物駅(574.4km) 三セク	44	94	平成19年度の本事業実施区間における鉄道コンテナ輸送に対する需要量 565万トン/年	47	2.0	

(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事))

事業箇所	事業内容	事業主体	総事業費 (億円)	評価
東京都(16駅) ・浅草線(新橋、本所吾妻橋、馬込、西馬込) ・三田線(水道橋、巢鴨、白山、蓮根) ・新宿線(神保町、浜町、東大島、岩本町、大島、篠崎、曙橋、菊川)	エレベータ(7基) エスカレータ(4基) 車椅子対応トイレ(6箇所) 階段昇降機(4基)	東京都	17	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性確保 ・肉体疲労軽減 ・安心感の確保
名古屋(7駅) ・東山線(覚王山、藤ヶ丘) ・名城線(金山) ・鶴舞線(浅間町、大須観音) ・4号線(堀田) ・桜通線(高岳)	エレベータ(18基) エスカレータ(1基) 車椅子対応トイレ(7箇所)	名古屋市	25	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性確保 ・肉体疲労軽減 ・安心感の確保
大阪市(6駅) ・御堂筋線(新大阪、梅田) ・谷町線(天満橋) ・中央線(弁天町) ・千日前線(難波、谷町九丁目)	エレベータ(8基)	大阪市	17	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性確保 ・肉体疲労軽減
神戸市(1駅) ・西神山手線(湊川公園)	エレベータ(1基)	神戸市	3	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性確保 ・肉体疲労軽減
帝都高速度交通営団(18駅) ・銀座線(上野広小路) ・丸ノ内線(新中野) ・日比谷線(東銀座、恵比寿、南千住) ・東西線(落合、飯田橋、東陽町) ・千代田線(乃木坂、綾瀬、日比谷、新御茶ノ水、明治神宮前) ・有楽町線(菅原赤塚、千川、麹町、銀座一丁目、東池袋)	エレベータ(15基) エスカレータ(6基) 車椅子対応トイレ(7箇所)	帝都高速度交通営団	20	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性確保 ・肉体疲労軽減 ・安心感の確保

(鉄道駅総合改善事業(鉄道駅移動円滑化施設整備事業))

事業箇所	事業内容	事業主体	総事業費 (億円)	評価
JR西日本 ・東海道線(高槻駅)	エレベーター(2基) エスカレーター(4基) 通路増床	交通ICO ジーゼリ ティ財団	9	・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性確保 ・肉体疲労軽減

【鉄道防災事業】

事業箇所	事業内容	事業主体	総事業費 (億円)	評価
JR北海道(4件) ・釧網線 東釧路-遠矢 ・函館線 山越-八雲 ・日高線 厚賀-大狩部、新冠-静内	落石防止擁壁、落石防止さく、 護岸壁改良	JR北海道	1	・ネットワークの重要性が高い ・公共施設へのアクセス機能として重要性が高い ・代替経路の確保が困難 ・災害発生の可能性が高い ・復旧の困難性が高い
JR四国(12件) ・予讃線 箕浦-川之江、 伊予三芳-伊予桜井、 浅海-大浦 ・予土線 西ヶ方-江川崎、 十川-土佐昭和 ・土讃線 阿波池田-三縄、 祖谷口-阿波川口、 小歩危-大歩危、 土佐岩原-豊永、 豊永-大田口、 土佐穴内-大杉 ・徳島線 川田-穴吹	落石防止擁壁、落石防止さく、 落石防止網、のり面工	JR四国	1	・需要面からみた路線の重要度が高い ・ネットワークの重要性が高い ・公共施設へのアクセス機能として重要性が高い ・代替経路の確保が困難 ・災害発生の可能性が高い ・復旧の困難性が高い
JR九州(10件) ・久大本線 夜明-光岡、 豊後中川-天ヶ瀬 ・日豊本線 直川-重岡、滝ヶ水-鹿児島 ・肥薩線 葉木-鎌瀬、鎌瀬-瀬戸石 ・鹿児島本線 木場茶屋駅構内、 湯之元-東市来 ・指宿枕崎線 指宿-山川、山川駅構内	落石防止擁壁、落石防止さく、 のり面工	JR九州	2	・ネットワークの重要性が高い ・公共施設へのアクセス機能として重要性が高い ・他プロジェクトへの影響が大きい ・代替経路の確保が困難 ・災害発生の可能性が高い ・復旧の困難性が高い

【航路標識整備事業】
(障害標識新設)

事業名 事業箇所	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
神楽島南方灯標 和歌山県	0.15	7.68	年間通航隻数 78,409隻 過去5カ年の海難事故損害額 0.006億円/年	0.42	18.1	旅客、貨物の時間費用節減 漁船の生産性の向上
松島水道口瀬灯標 長崎県	0.21	19.10	年間通航隻数 36,248隻 過去5カ年の海難事故損害額 0.056億円/年	0.47	40.7	旅客、貨物の時間費用節減 漁船の生産性の向上
ツバ瀬灯標 山口県	0.29	18.62	年間通航隻数 165,853隻 過去5カ年の海難事故損害額 0.002億円/年	0.56	33.5	旅客、貨物の時間費用節減 漁船の生産性の向上

来間島北西方灯標 沖縄県	0.16	8.18	年間通航隻数 86,295隻 過去5カ年の海難事故損害額 0.014億円/年	0.43	19.0	旅客、貨物の時間費用節減 漁船の生産性の向上
-----------------	------	------	--	------	------	---------------------------

(港湾標識新設)

事業名 事業箇所	総事業費 (億円)	評価							
		海難事故 の減少	二次災害 の減少	操船者の 負担軽減	国際的要請 への対応	船舶運航経 費の節減	旅客・貨物の 定時性確保	漁業の生産 性の向上	地域振興
来島海峡航路第五号灯浮標 愛媛県	0.30								
広島港第二号灯浮標 広島県	0.09								
広島港第三号灯浮標 広島県	0.08								
広島港第五号灯浮標 広島県	0.08								
関門航路第二十六号灯浮標 福岡県	0.13								
博多港中央航路第四号灯標 福岡県	0.20								
博多港東航路第二号灯標 福岡県	0.20								
釜石港湾口北防波堤灯台 岩手県	0.34								
犬島港二号防波堤灯台 岡山県	0.06								
直島港本村防波堤灯台 香川県	0.05								
長与港防波堤A灯台 長崎県	0.05								
船浦港上原地区沖防波堤灯台 沖縄県	0.05								
福田港西防波堤灯台 静岡県	0.04								
大熊港D防波堤灯台 鹿児島県	0.07								
浦田港沖防波堤灯台 鹿児島県	0.06								
育波港A防波堤灯台 兵庫県	0.05								
厚内港西防波堤灯台 北海道	0.11								
富武土港北防波堤灯台 北海道	0.04								
えりも岬港東外防波堤灯台 北海道	0.06								
小鈴谷港大谷北防波堤灯台 愛知県	0.05								
種浦港北沖防波堤北灯台 香川県	0.05								
淡輪漁港沖防波堤西灯台 大阪府	0.06								
稲生港浦田西防波堤灯台 青森県	0.03								
対馬豊港防波堤A灯台 長崎県	0.05								

【住宅地区改良事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価			
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			福祉的効 果	地域波及 効果	政策誘導 効果	その他特 別な効果
大谷口上町地区住宅地区改良事業 東京都板橋区	35	45	不良住宅の除却：84戸 改良住宅の整備：58戸 道路、緑地等の整備	37	1.2	-			
福島町二丁目地区住宅地区改良事業 広島県	24	35	不良住宅の除却：108戸 公営住宅の整備：128戸 児童遊園等の整備	26	1.4		-		-
県営浜松住宅地区住宅地区改良事業 福岡県	48	94	不良住宅の除却：112戸 公営住宅の整備：110戸 道路、児童遊園等の整備	49	1.9				-
市営浜松住宅地区住宅地区改良事業 福岡県福岡市	48	94	不良住宅の除却：110戸 公営住宅の整備：110戸 道路、児童遊園等の整備	49	1.9				-
黒萩地区住宅地区改良事業 福岡県飯塚市	14	19	不良住宅の除却：65戸 改良住宅の整備：39戸 道路、児童遊園等の整備	14	1.4	-			-
三井区第1地区住宅地区改良事業 福岡県香春町	21	35	不良住宅の除却：83戸 改良住宅の整備：72戸 道路、児童遊園等の整備	23	1.6	-			-

安慶名地区住宅地区改良事業 沖縄県具志川市	63	37	不良住宅の除却：156戸 改良住宅の整備：120戸 緑地、集会所等の整備	33	1.1	-	-
養正地区改良住宅等改善事業 京都府京都市	15	29	更新住宅の整備：88戸	17	1.7	-	-
三条地区改良住宅等改善事業 京都府京都市	11	19	更新住宅の整備：55戸 緑地の整備	12	1.6	-	-
錦林地区改良住宅等改善事業 京都府京都市	8	12	更新住宅の整備：37戸 緑地の整備	10	1.2	-	-
三島地区改良住宅等改善事業 大阪府大阪市	17	36	更新住宅の整備：70戸 緑地、集会所の整備	21	1.8	-	-
七道地区改良住宅等改善事業 大阪府堺市	63	53	更新住宅の整備：200戸 児童遊園、集会所の整備	65	0.8	-	-
若松地区改良住宅等改善事業 大阪府富田林市	9	11	更新住宅の整備：47戸 児童遊園、集会所の整備	8	1.3	-	-
新浜町地区改良住宅等改善事業 徳島県	45	49	更新住宅の整備：248戸 集会所、児童遊園等の整備	44	1.1	-	-
高園地区改良住宅等改善事業 徳島県海部町	8	4	更新住宅の整備：30戸 道路の整備	7	0.6	-	-
岸の浦地区改良住宅等改善事業 福岡県北九州市	24	28	更新住宅の整備：150戸	27	1.1	-	-

【住宅地関連公共施設等総合整備事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
中野通団地 北海道上磯町	1	1	住宅地供給促進期間： 3.00年	0.1	19.2	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
おさつ駅みどり台 北海道千歳市 29号線(街路)	1	1	住宅地供給促進期間： 0.35年	0.1	12.3	住宅地供給スケジュール、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
千歳市	1	2	計画交通量9,574台/日	1	1.7	-
厚真町厚真中央土地区画整理 北海道厚真町	3	0.3	住宅地供給促進期間： 0.26年	0.1	4.8	住宅地供給スケジュール、施設の必要性 緊急性、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
表町公園(公園) 厚真町	3	9	誘致距離1.2km 誘致圏人口0.2万人	3	3.0	都市の災害に対する安全の確保等
浦和東部第一 埼玉県さいたま市 大門中野田線他1路線(区画)	44	11	住宅地供給促進期間： 3.22年	4	2.7	施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
さいたま市	44	166	計画交通量30,391台/日	78	2.1	-
(仮)新田団地 東京都足立区 都通補助第8号線(街路)	80	51	住宅地供給促進期間： 1.15年	6	8.8	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
東京都	80	270	計画交通量15,000台/日	67	4.0	-
片平土地区画整理 川崎市麻生区 東道上麻生蓮光寺線(道路)	23	48	住宅地供給促進期間： 4.00年	2	31.0	施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
川崎市	23	44	計画交通量9,600台/日	21	2.1	都市圏の交通円滑化の推進 地域づくりの支援
(仮)市宮南台団地 神奈川県相模原市 居住環境基盤施設 相模原市	8	7	住宅地供給促進期間： 2.67年	0.4	20.7	施設の必要性 緊急性、立地、高齢化への対応 等
相模原市	8	61	計画戸数 250戸、多目的広場、 防災関連施設の整備	60	1.0	-
常滑西特定他2土地区画整理 愛知県常滑市 常滑地区環状線(常滑西)(区画)	12	29	住宅地供給促進期間： 2.64年	3	9.2	住宅地供給スケジュール、施設の必要性 緊急性、居住水準、立地、居住水準、環境・景観への配慮 等
愛知県	8	29	計画交通量4,937台/日	15	1.9	-
常滑西ニュータウン公共下水道 (下水)	4	4	計画処理人口5,000人	3	1.1	-
都市基盤整備公団						
米原駅東部土地区画整理 滋賀県米原町 米原駅東幹線他1線(区画)	9	1	住宅地供給促進期間： 0.25年	1	1.2	住宅地供給スケジュール、施設の必要性 緊急性、環境・景観への配慮 等
米原町	9	48	計画交通量15,600台/日	31	1.6	-
野路西部土地区画整理 滋賀県草津市 大江霊仙寺線他2線(区画)	23	17	住宅地供給促進期間： 1.16年	1	12.5	住宅地供給スケジュール、施設の必要性 緊急性、立地、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
滋賀県	23	167	計画交通量9,423台/日	52	3.4	-
蛸池駅西 大阪府豊中市 居住環境基盤施設 豊中市	5	5	住宅地供給促進期間： 1.33年	0.2	28.7	防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
豊中市	5	219	計画戸数 177戸、区内道路、 立体遊歩道の整備	195	1.1	-
(仮)JR尼崎駅北西団地 兵庫県尼崎市 尼崎駅前1号線(街路)	30	4	住宅地供給促進期間： 0.30年	2	1.6	住宅地供給スケジュール、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
尼崎市	30	81	計画交通量21,100台/日	24	3.4	-
高松 未成 兵庫県宝塚市 武庫川通線(街路)	11	53	コミュニティ住宅 20戸 建替促進 80件 生活道路、集会所等の整備	49	1.1	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
宝塚市	11	24	計画交通量10,000台/日	9	2.8	-
高井団地 山口県防府市 東道大内右田線(道路)	25	13	住宅地供給促進期間： 5.00年	2	6.7	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
山口県	25	40	計画交通量7,500台/日	22	1.8	地域 都市の基盤の形成、地域づくりの支援
八幡駅周辺 北九州市八幡東区 居住環境基盤施設 北九州市	2	10	住宅地供給促進期間： 2.67年	0.1	94.7	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
北九州市	2	156	計画戸数 395戸、区内道路、 多目的広場の整備	154	1.0	-
明石町(二中跡地) 東京都中央区 居住環境基盤施設 都市基盤整備公団	4	8	住宅地供給促進期間： 1.33年	0.1	80.8	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
東京都中央区	4	106	計画戸数 199戸、公開空地、 道路の整備	97	1.1	-
赤塚新町三丁目 東京都板橋区 居住環境基盤施設 都市基盤整備公団	3	5	住宅地供給促進期間： 1.33年	0.1	68.2	住宅地供給スケジュール、防災安全性の向上、施設の必要性 緊急性、立地、居住水準、高齢化への対応、環境・景観への配慮 等
東京都板橋区	3	54	計画戸数 130戸、通路、 公開空地の整備	53	1.0	-

【下水道事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
日光川下流域下水道事業 愛知県	1,350	3,540	計画処理人口 32 万人	2,680	1.3	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
興部町公共下水道 北海道興部町	15	1	計画処理人口 0.11 万人	1	1.5	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
赤堀町公共下水道 群馬県赤堀町	130	231	計画処理人口 1.6 万人	170	1.4	水質環境基準が未達成である 等
(佐)東村公共下水道 群馬県東村	240	372	計画処理人口 2.2 万人	256	1.5	水質環境基準が未達成である 等
境町公共下水道 群馬県境町	310	538	計画処理人口 3.4 万人	382	1.4	水質環境基準が未達成である 等
瑞穂町公共下水道 東京都瑞穂町	110	16	計画処理人口 0.41 万人	7	2.3	浸水被害が頻発している 等
大潟町公共下水道 新潟県大潟町	140	206	計画処理人口 2.0 万人	135	1.5	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
修善寺町公共下水道 静岡県修善寺町	14	3	計画処理人口 0.11 万人	2	1.3	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
弥富町公共下水道 愛知県弥富町	260	627	計画処理人口 4.0 万人	380	1.6	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
蟹江町公共下水道 愛知県蟹江町	250	419	計画処理人口 3.9 万人	348	1.2	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
信楽町公共下水道 滋賀県信楽町	140	308	計画処理人口 1.2 万人	197	1.6	汚水処理施設整備率が低い 等
由良町公共下水道 和歌山県由良町	84	7	計画処理人口 0.54 万人	5	1.4	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
江津市公共下水道 鳥根県江津市	200	185	計画処理人口 1.6 万人	153	1.2	汚水処理施設整備率が低い 等
小松島市公共下水道 徳島県小松島市	540	638	計画処理人口 3.3 万人	533	1.2	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
大西町公共下水道 愛媛県大西町	140	171	計画処理人口 0.85 万人	145	1.2	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
豊津町公共下水道 福岡県豊津町	54	4	計画処理人口 0.66 万人	4	1.2	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
嘉島町公共下水道 熊本県嘉島町	150	176	計画処理人口 1.4 万人	129	1.4	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
加世田市公共下水道 鹿児島県加世田市	170	235	計画処理人口 1.2 万人	169	1.4	浸水被害が頻発している 等
美唄市特定環境保全公共下水道 北海道美唄市	20	2	計画処理人口 0.14 万人	1	1.3	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
八雲町特定環境保全公共下水道 北海道八雲町	6	1	計画処理人口 0.22 万人	0.3	1.8	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
新十津川町特定環境保全公共下水道 北海道新十津川町	3	0.5	計画処理人口 0.02 万人	0.2	2.9	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
比布町特定環境保全公共下水道 北海道比布町	2	0.2	計画処理人口 0.05 万人	0.1	2.2	費用対効果分析結果が高い 等
安代町特定環境保全公共下水道 岩手県安代町	15	33	計画処理人口 0.16 万人	25	1.3	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
五城目町特定環境保全公共下水道 秋田県五城目町	5	0.4	計画処理人口 0.07 万人	0.4	1.1	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
金山町特定環境保全公共下水道 福島県金山町	28	2	計画処理人口 0.21 万人	2	1.2	汚水処理施設整備率が低い 等
金砂郷・水府広域下水道組合 特定環境保全公共下水道 茨城県金砂郷・水府広域下水道組合	120	177	計画処理人口 1.0 万人	118	1.5	汚水処理施設整備率が低い 等
鹿沼市特定環境保全公共下水道 栃木県鹿沼市	4	0.5	計画処理人口 1.5 万人	0.2	1.8	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
高崎市特定環境保全公共下水道 群馬県高崎市	110	11	計画処理人口 0.61 万人	5	2.1	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
酒々井町特定環境保全公共下水道 千葉県酒々井町	39	3	計画処理人口 0.51 万人	2	1.1	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
武川村特定環境保全公共下水道 山梨県武川村	31	3	計画処理人口 0.32 万人	2	1.8	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
磐田市特定環境保全公共下水道 静岡県磐田市	180	18	計画処理人口 2.7 万人	16	1.2	汚泥の再利用に関する計画を有している 等
菊川町特定環境保全公共下水道 静岡県菊川町	72	6	計画処理人口 1.0 万人	4	1.4	汚水処理施設整備率が低い 等
福崎町特定環境保全公共下水道 兵庫県福崎町	68	8	計画処理人口 0.80 万人	5	1.5	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等

北淡町特定環境保全公共下水道 兵庫県北淡町	110	11	計画処理人口 1.2 万人	6	1.6	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
桃山町特定環境保全公共下水道 和歌山県桃山町	65	8	計画処理人口 0.65 万人	7	1.1	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
大東町特定環境保全公共下水道 島根県大東町	33	51	計画処理人口 0.33 万人	41	1.3	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
仁摩町特定環境保全公共下水道 島根県仁摩町	43	62	計画処理人口 0.35 万人	43	1.4	汚水処理施設整備率が低い 等
西ノ島町特定環境保全公共下水道 島根県西ノ島町	11	1	計画処理人口 0.10 万人	1	1.2	汚水処理施設整備率が低い 等
本郷町特定環境保全公共下水道 広島県本郷町	34	47	計画処理人口 0.25 万人	35	1.3	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
安浦町特定環境保全公共下水道 広島県安浦町	24	38	計画処理人口 0.33 万人	27	1.4	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
山口市特定環境保全公共下水道 山口県山口市	86	6	計画処理人口 0.85 万人	5	1.2	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
板野町特定環境保全公共下水道 徳島県板野町	93	178	計画処理人口 1.3 万人	125	1.4	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
伊方町特定環境保全公共下水道 愛媛県伊方町	63	92	計画処理人口 0.58 万人	73	1.2	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
土佐町特定環境保全公共下水道 高知県土佐町	43	76	計画処理人口 0.29 万人	47	1.6	過疎地域自立促進計画に基づいている 等
南有馬町特定環境保全公共下水道 長崎県南有馬町	49	76	計画処理人口 0.44 万人	49	1.5	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
南小国町特定環境保全公共下水道 熊本県南小国町	30	3	計画処理人口 0.24 万人	2	1.7	閉鎖性水域の水質改善を図るものである 等
江津市 1 2 号都市下水路 島根県江津市	7	1	計画面積 59 ha	0.3	2.0	費用対効果分析結果が高い 等
松山市新浜都市下水路 愛媛県松山市	30	71	計画面積 150 ha	33	2.2	主たる公共施設を計画区域内に含む 等

流域下水道の費用(Q)には、流域間連公共下水道に係る費用も含まれている。

斜字体については、簡易比較法を採用しているため、B、Cそれぞれを年当たりの数値で記入している。

【都市公園事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
道立紋別広域公園 北海道	47	67	誘致距離 : 80.0km 誘致圏人口 : 32.5万人	56	1.2	・都市環境の改善・自然との共生等
西胆振健康公園 西いぶり廃棄物処理広域連合	15	31	誘致距離 : 30.0km 誘致圏人口 : 22.6万人	26	1.2	・他事業との連携等
北野田公園 秋田県河辺町	13	48	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.5万人	13	3.6	・国家的・国際的イベントの実施等
大内町総合運動公園 秋田県大内町	18	40	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.5万人	18	2.2	・国家的・国際的イベントの実施等
男鹿総合運動公園 秋田県男鹿市	29	560	誘致距離 : 25.2km 誘致圏人口 : 3.1万人	50	11.3	・都市の災害に対する安全の確保等
仁賀保運動公園 秋田県仁賀保町	5	31	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.9万人	15	2.2	・都市の災害に対する安全の確保等
箱森北公園 栃木県栃木市	2	20	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 2.5万人	6	3.3	・都市の災害に対する安全の確保等
江南町総合公園 埼玉県江南町	33	53	誘致距離 : 4.0km 誘致圏人口 : 29.0万人	34	1.6	・都市の災害に対する安全の確保等
五井第一近隣公園 千葉県市原市	34	355	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 3.7万人	44	8.2	・都市の災害に対する安全の確保等
中峠亀田谷公園 千葉県我孫子市	7	34	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.5万人	7	4.9	・都市の災害に対する安全の確保等
東伏見公園 東京都	558	110	誘致距離 : 7.0km 誘致圏人口 : 93.0万人	109	1.0	・都市の災害に対する安全の確保等
四季の森公園 神奈川県	8	129	誘致距離 : 11.7km 誘致圏人口 : 382.6万人	59	2.2	・都市の災害に対する安全の確保等
湘南海岸公園 神奈川県	57	1,054	誘致距離 : 50.0km 誘致圏人口 : 1428.0万人	180	5.9	・民間活力の導入等
山北つぶらの公園 神奈川県	160	417	誘致距離 : 60.0km 誘致圏人口 : 86.0万人	196	2.1	・他事業との連携等
内野緑地 静岡県浜北市	11	348	誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 16.6万人	21	16.2	・他事業との連携等
愛知青少年公園 愛知県	190	234	誘致距離 : 40.0km 誘致圏人口 : 677.1万人	167	1.4	・都市の災害に対する安全の確保等
須知公園 京都府丹波町	9	22	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.3万人	9	2.5	・都市環境の改善・自然との共生等
吉川総合公園 兵庫県吉川町	29	63	誘致距離 : 15.0km 誘致圏人口 : 45.0万人	47	1.4	・都市の災害に対する安全の確保等
香寺町総合公園 兵庫県香寺町	2	140	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 121.0万人	41	3.4	・都市の災害に対する安全の確保等
赤穂城南緑地 兵庫県赤穂市	16	259	誘致距離 : 13.7km 誘致圏人口 : 30.0万人	136	1.9	・都市の災害に対する安全の確保等
西大寺近隣公園 奈良県奈良市	23	243	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.9万人	18	13.6	・都市の災害に対する安全の確保等
重箱緑地 鳥取県鳥取市	7	52	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 21.6万人	25	2.0	・都市の災害に対する安全の確保等
県民公園 広島県	57	125	誘致距離 : 75.0km 誘致圏人口 : 272.0万人	83	1.5	・都市環境の改善・自然との共生等
山ノ内中央公園 熊本県熊本市	11	138	誘致距離 : 1.6km 誘致圏人口 : 6.9万人	10	14.1	・都市の災害に対する安全の確保等
久屋大通公園 名古屋市	88	442	誘致距離 : 10.0km 誘致圏人口 : 216.0万人	106	4.2	・都市の災害に対する安全の確保等
神戸文明博物館群公園 神戸市	140	614	誘致距離 : 11.7km 誘致圏人口 : 118.0万人	264	2.3	・都市の災害に対する安全の確保等
寺山公園 広島市	31	31	誘致距離 : 15.0km 誘致圏人口 : 98.2万人	31	1.0	・都市の災害に対する安全の確保等
那珂中央公園 福岡市	32	114	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 19.1万人	25	4.6	・都市の災害に対する安全の確保等
アイランドシティ中央公園 福岡市	255	281	誘致距離 : 15.0km 誘致圏人口 : 165.0万人	204	1.4	・都市の災害に対する安全の確保等
中原ふれあい防災公園 都市基盤整備公団	40	330	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 18.5万人	33	9.9	・都市の災害に対する安全の確保等
千葉市総合スポーツ公園 都市基盤整備公団	350	473	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 280.0万人	309	1.5	・都市の災害に対する安全の確保等
千葉(銚子)地区地球温暖化対策 緑地(土壌環境保全型) 環境事業団 銚子市	24	145	誘致距離 : 3.3km 誘致圏人口 : 2.5万人	27	5.4	・都市環境の改善・自然との共生等
黄金2号街区公園 北海道恵庭市	1	9	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 0.6万人	1	8.1	・他事業との連携等
黄金3号街区公園 北海道恵庭市	1	9	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 0.7万人	1	7.6	・他事業との連携等

遊遊公園 北海道当別町	9	16	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.5万人	9	1.8	・都市環境の改善・自然との共生等
住初公園 北海道八雲町	9	45	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 6.6万人	14	3.1	・都市環境の改善・自然との共生等
見晴公園 北海道函館市	6	29	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 37.4万人	9	3.3	・都市の災害に対する安全の確保等
函館公園 北海道函館市	6	41	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 36.2万人	13	3.1	・都市の災害に対する安全の確保等
サンピラーパーク(市) 北海道名寄市	5	7	誘致距離 : 60.0km 誘致圏人口 : 53.7万人	6	1.2	・公園事業間の連携等
東陵公園 北海道北見市	8	24	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 15.5万人	10	2.4	・都市の災害に対する安全の確保等
中標津運動公園 北海道中標津町	17	61	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 5.7万人	23	2.6	・国家的・国際的イベントの実施等
野崎地区公園 北海道上磯町	12	237	誘致距離 : 5.0km 誘致圏人口 : 2.2万人	18	13.5	・都市の災害に対する安全の確保等
湯川黒松林 北海道函館市	7	31	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.3万人	8	3.9	・都市環境の改善・自然との共生等
嵐山公園 北海道旭川市	3	8	誘致距離 : 40.0km 誘致圏人口 : 56.1万人	5	1.8	・都市環境の改善・自然との共生等
成瀬公園 青森県青森市	1	15	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 1.1万人	2	8.7	・都市の災害に対する安全の確保等
つがる地球村 青森県森田村	2	86	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.5万人	51	1.7	・都市の災害に対する安全の確保等
小鹿公園 岩手県盛岡市	163	937	誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 20.3万人	113	8.3	・都市環境の改善・自然との共生等
下惣田ふれあい公園 岩手県江刺市	3	56	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 1.7万人	17	3.2	・都市の災害に対する安全の確保等
山王官庁周辺地区 秋田県秋田市	1	37	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.0万人	25	1.4	・都市環境の改善・自然との共生等
最上川緑地公園 山形県寒河江市	15	247	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 3.0万人	31	8.0	・用地買収を行わない公園事業等
最上川河川敷糠野目緑地 山形県高畠町	2	17	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.5万人	1	14.3	・他事業との連携等
十万原近隣公園 茨城県水戸市	5	111	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.9万人	18	6.2	・他事業との連携等
笠崎運動公園 茨城県笠崎町	40	189	誘致距離 : 14.0km 誘致圏人口 : 77.4万人	96	2.0	・都市の災害に対する安全の確保等
下高間木公園 栃木県真岡市	2	4	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 0.7万人	2	2.4	・都市の災害に対する安全の確保等
利根川総社緑地 群馬県前橋市	1	30	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 1.8万人	3	8.7	・用地買収を行わない公園事業等
高崎公園 群馬県高崎市	3	115	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 13.2万人	37	3.1	・都市の災害に対する安全の確保等
千歳公園 群馬県尾島町	2	21	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.2万人	4	5.2	・計画への位置づけ等
籠原地区 埼玉県熊谷市	2	92	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.9万人	25	3.7	・都市環境の改善・自然との共生等
熊谷駅東部地区 埼玉県熊谷市	1	65	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.9万人	18	3.6	・都市環境の改善・自然との共生等
戸田公園周辺地区 埼玉県戸田市	14	66	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 5.5万人	15	4.3	・公園事業間の連携等
福岡江川周辺地区 埼玉県上福岡市	10	266	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 6.7万人	23	11.7	・都市環境の改善・自然との共生等
インター周辺地区 埼玉県三郷市	18	1,087	誘致距離 : 0.9km 誘致圏人口 : 18.2万人	147	7.4	・用地買収を行わない公園事業等
中央地区 埼玉県大井町	3	70	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 7.4万人	17	4.2	・都市環境の改善・自然との共生等
中野木緑地 千葉県船橋市	6	22	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.3万人	5	4.5	・用地買収を行わない公園事業等
丸山2丁目緑地 千葉県船橋市	5	40	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 1.2万人	6	6.6	・他事業との連携等
成田地区 千葉県成田市	4	73	誘致距離 : 2.5km 誘致圏人口 : 17.8万人	18	4.0	・都市環境の改善・自然との共生等
旭文化の森公園 千葉県旭市	33	59	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 75.9万人	39	1.5	・長寿・福祉社会への対応等
浦安市総合公園 千葉県浦安市	25	38	誘致距離 : 4.0km 誘致圏人口 : 16.0万人	28	1.3	・他事業との連携等
G・S・S丘陵公園 千葉県一宮町	9	55	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.7万人	9	6.0	・都市の災害に対する安全の確保等
江戸川公園 東京都文京区	4	555	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 9.9万人	123	4.5	・都市環境の改善・自然との共生等

鶴の木一丁目緑地 東京都大田区	20	487	誘致距離 : 2.5km 誘致圏人口 : 20.5万人	78	6.3	・都市環境の改善・自然との共生等
桜丘三丁目緑地 東京都世田谷区	9	23	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 3.2万人	8	2.9	・他事業との連携等
成城みつ池緑地 東京都世田谷区	51	107	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 5.3万人	37	2.8	・計画への位置づけ等
成城七丁目緑地 東京都世田谷区	7	53	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 3.6万人	7	8.0	・計画への位置づけ等
絵田四丁目緑地 東京都世田谷区	8	23	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.6万人	7	2.9	・計画への位置づけ等
袋町公園 東京都北区	20	90	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 10.6万人	17	5.2	・他事業との連携等
西大泉地区 東京都練馬区	42	282	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 13.8万人	48	6.8	・都市の災害に対する安全の確保等
水元地区 東京都葛飾区	7	77	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 5.9万人	12	6.4	・都市環境の改善・自然との共生等
野川大沢地区 東京都三鷹市	77	1,063	誘致距離 : 1.2km 誘致圏人口 : 10.1万人	91	11.6	・用地買収を行わない公園事業等
富士見町・西町地区 東京都調布市	13	54	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 8.0万人	33	1.6	・都市環境の改善・自然との共生等
エックス山緑地 東京都国分寺市	15	63	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.0万人	12	5.1	・都市環境の改善・自然との共生等
猿島公園 神奈川県横須賀市	10	31	誘致距離 : 21.0km 誘致圏人口 : 271.2万人	22	1.6	・他事業との連携等
中心市街地重点地区 山梨県増穂町	5	41	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 4.8万人	4	9.3	・用地買収を行わない公園事業等
若穂中央公園 長野県長野市	24	436	誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 11.1万人	22	19.9	・計画への位置づけ等
篠ノ井中央公園 長野県長野市	53	142	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 4.3万人	43	3.3	・計画への位置づけ等
庄内公園 長野県松本市	17	28	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.0万人	17	1.6	・都市の災害に対する安全の確保等
一本木公園 長野県中野市	15	72	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.0万人	33	2.2	・都市の災害に対する安全の確保等
穂高駅周辺地区 長野県穂高町	12	107	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 3.4万人	15	7.2	・計画への位置づけ等
松川中央公園 長野県松川村	15	18	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.6万人	15	1.2	・他事業との連携等
蔵岡公園 新潟県新潟市	18	19	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.7万人	17	1.1	・都市の災害に対する安全の確保等
阿賀野川右岸緑地 新潟県新潟市	23	37	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 93.4万人	30	1.2	・用地買収を行わない公園事業等
燕市交通公園 新潟県燕市	9	276	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 4.5万人	18	15.0	・都市の災害に対する安全の確保等
大原運動公園 新潟県塩沢町	5	26	誘致距離 : 7.0km 誘致圏人口 : 2.0万人	4	6.8	・都市の災害に対する安全の確保等
城山公園 富山県富山市	27	34	誘致距離 : 45.0km 誘致圏人口 : 52.5万人	30	1.1	・計画への位置づけ等
緑地公園 富山県大門町	4	90	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.3万人	8	10.6	・計画への位置づけ等
魚津総合公園 富山県魚津市	3	4	誘致距離 : 50.0km 誘致圏人口 : 61.5万人	3	1.2	・都市の災害に対する安全の確保等
池田南部公園 岐阜県池田町	16	27	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 1.1万人	15	1.7	・都市環境の改善・自然との共生等
若園緑地 愛知県豊田市	20	119	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.7万人	21	5.8	・公園事業間の連携等
祖父江ワイルドネイチャー緑地 愛知県祖父江町	5	15	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 221.7万人	10	1.6	・公園事業間の連携等
香流川緑地 愛知県長久手町	3	34	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.7万人	5	7.5	・計画への位置づけ等
池上公園 三重県鳥羽市	6	22	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.8万人	7	3.2	・他事業との連携等
宝塚古墳公園 三重県松阪市	12	84	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.7万人	14	6.1	・計画への位置づけ等
瓜生水と緑公園 福井県武生市	54	52	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 2.5万人	44	1.2	・都市の災害に対する安全の確保等
大津湖岸なぎさ公園 滋賀県大津市	21	173	誘致距離 : 15.0km 誘致圏人口 : 39.4万人	145	1.2	・都市の災害に対する安全の確保等
黒壁地区 滋賀県長浜市	10	87	誘致距離 : 0.9km 誘致圏人口 : 6.6万人	15	7.9	・都市の災害に対する安全の確保等
石原中央公園 京都府福知山市	1	7	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.5万人	1	6.2	・都市の災害に対する安全の確保等

舞鶴自然文化園 京都府舞鶴市	50	48	誘致距離 : 11.7km 誘致圏人口 : 9.4万人	38	1.3	・計画への位置づけ等
宇治橋西地区 京都府宇治市	52	94	誘致距離 : 0.9km 誘致圏人口 : 9.8万人	52	2.3	・計画への位置づけ等
寝屋川市駅周辺地区 大阪府寝屋川市	4	220	誘致距離 : 1.1km 誘致圏人口 : 12.6万人	45	4.9	・計画への位置づけ等
枚岡地区 大阪府東大阪市	42	270	誘致距離 : 1.1km 誘致圏人口 : 13.6万人	36	7.5	・都市の災害に対する安全の確保等
前山緑地 大阪府阪南市	19	135	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.6万人	19	7.2	・計画への位置づけ等
旭ヶ丘近隣公園 奈良県香芝市	13	36	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.4万人	20	1.8	・都市の災害に対する安全の確保等
榛原駅周辺地区 奈良県榛原町	3	32	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.5万人	15	2.8	・都市の災害に対する安全の確保等
たかとり健幸の森 奈良県高取町	21	455	誘致距離 : 4.0km 誘致圏人口 : 0.7万人	51	9.0	・都市環境の改善・自然との共生等
室生山上公園 奈良県室生村	17	45	誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 0.5万人	20	2.2	・用地買収を行わない公園事業等
橋本市墓園 和歌山県橋本市	9	32	誘致距離 : 12.0km 誘致圏人口 : 2.0万人	18	1.8	・都市環境の改善・自然との共生等
桃源郷運動公園 和歌山県桃山町	29	36	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 88.0万人	31	1.2	・都市の災害に対する安全の確保等
中仙道中公園 岡山県岡山市	4	14	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 1.3万人	3	4.6	・計画への位置づけ等
古新開第3公園 広島県呉市	5	23	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 1.5万人	5	5.0	・計画への位置づけ等
府中市元町地区 広島県府中市	2	29	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 1.6万人	11	3.1	・計画への位置づけ等
勝山地区公園 山口県下関市	11	125	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 4.2万人	12	10.7	・都市環境の改善・自然との共生等
縄地ヶ鼻公園 山口県小野田市	3	85	誘致距離 : 6.0km 誘致圏人口 : 5.7万人	11	8.0	・都市環境の改善・自然との共生等
切戸川公園 山口県下松市	4	225	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 2.6万人	29	7.8	・計画への位置づけ等
高水近隣公園 山口県熊毛町	8	13	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 0.3万人	8	1.7	・都市の災害に対する安全の確保等
満濃町総合公園 香川県満濃町	39	46	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 49.0万人	44	1.1	・都市の災害に対する安全の確保等
合川緑地 福岡県久留米市	2	87	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.9万人	10	8.4	・都市の災害に対する安全の確保等
ひばりが丘公園 佐賀県呼子町	3	8	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 0.7万人	4	1.9	・他事業との連携等
コミュニティの丘 熊本県大矢野町	6	69	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 1.1万人	10	6.8	・他事業との連携等
森園カントリーパーク 熊本県岡原村	3	63	誘致距離 : 6.6km 誘致圏人口 : 1.4万人	7	9.6	・都市の災害に対する安全の確保等
那覇中心市街地地区 沖縄県那覇市	48	218	誘致距離 : 0.3km 誘致圏人口 : 7.4万人	35	8.9	・都市環境の改善・自然との共生等
田井等公園 沖縄県名護市	36	41	誘致距離 : 1.0km 誘致圏人口 : 1.4万人	27	1.5	・計画への位置づけ等
花・水・緑の大回廊公園 沖縄県南風原町	21	128	誘致距離 : 0.5km 誘致圏人口 : 2.0万人	47	2.7	・都市の災害に対する安全の確保等
城前住吉都市緑地 沖縄県沖縄市	15	20	誘致距離 : 0.3km 誘致圏人口 : 14.5万人	12	1.6	・都市の災害に対する安全の確保等
平和丘陵公園 札幌市	6	47	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 1.8万人	7	6.3	・都市の災害に対する安全の確保等
藻南公園 札幌市	5	26	誘致距離 : 20.0km 誘致圏人口 : 188.0万人	4	7.3	・都市の災害に対する安全の確保等
笈寒3条緑地 札幌市	4	15	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 1.8万人	3	4.9	・都市の災害に対する安全の確保等
稲毛北公園 千葉市	20	137	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 14.8万人	22	6.2	・都市の災害に対する安全の確保等
泉川・境川流域地区 横浜市	8	61	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 4.8万人	10	6.3	・都市環境の改善・自然との共生等
泉川・阿久和川流域地区 横浜市	27	95	誘致距離 : 0.9km 誘致圏人口 : 13.4万人	24	4.0	・用地買収を行わない公園事業等
中村公園地区 名古屋市	9	116	誘致距離 : 1.2km 誘致圏人口 : 13.4万人	14	12.5	・都市環境の改善・自然との共生等
大江川緑地地区 名古屋市	8	69	誘致距離 : 0.9km 誘致圏人口 : 11.3万人	7	11.4	・都市環境の改善・自然との共生等
上鳥羽南部地区 京都市	4	36	誘致距離 : 0.8km 誘致圏人口 : 2.6万人	8	9.0	・都市環境の改善・自然との共生等

木見中央公園 神戸市	12	34	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 1.3万人	14	2.3	・都市の災害に対する安全の確保等
片江風致公園 福岡市	14	117	誘致距離 : 3.0km 誘致圏人口 : 14.0万人	14	8.6	・都市の災害に対する安全の確保等
那珂川緑地 福岡市	2	149	誘致距離 : 1.5km 誘致圏人口 : 12.6万人	18	8.5	・用地買収を行わない公園事業等

【都市基盤整備公園事業】

(市街地再開発事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			
東池袋四丁目第2地区 都市基盤整備公園	280	439	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設の延床面積 約75,000㎡	289	1.5	・事業採算の見通しが立っている。 ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている。
東五反田二丁目第2地区 都市基盤整備公園	526	924	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設の延床面積 約121,000㎡	553	1.7	・事業採算の見通しが立っている。 ・地権者の合意等、円滑な事業執行の環境が整っている。

新規事業採択時評価結果一覧表（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)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価		
		総便益 (億円)	便益の主な根拠			事業の 緊急性	計画の 妥当性	事業の効果 (その他の効果)
新潟第2地方合同庁舎 北陸地方整備局	61	193	計画延べ床面積：17,071㎡	103	1.9	112点	133点	
須崎第2地方合同庁舎 四国地方整備局	11	52	計画延べ床面積：3,936㎡	22	2.4	120点	133点	
千葉第2地方合同庁舎（増築） 関東地方整備局	5	23	計画延べ床面積：1,579㎡	12	2.0	102点	121点	
旭川東税務署 北海道開発局	11	46	計画延べ床面積：2,720㎡	19	2.4	110点	133点	

【小笠原諸島振興開発事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価
生活基盤施設等整備 (小中学校整備) 東京都小笠原村	16	小笠原諸島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発計画の目的と合致している住民の健康で文化的な生活のために最低限必要な施設の整備である。
水産業振興 (共同利用施設＜給油施設＞) 東京都	1	小笠原諸島振興開発特別措置法及び小笠原諸島振興開発計画の目的と合致している遠隔離島において漁業を営む上で最低限必要な施設の整備である。

【離島振興特別事業】
(コミュニティ・アイランド推進事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価
佐和田町コミュニティ・アイランド 推進事業 新潟県佐和田町	2	都市部との交流人口の増加に資する。

(観光・大島つむぎ振興等事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価
奄美体験交流館（仮称）整備事業 鹿児島県住用村	9	第3次奄美群島振興開発計画（改定10箇年計画）の目的と合致している。地域間交流の促進に資する。

【船舶建造事業】

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	評 価
大型巡視船建造（1隻） 海上保安庁	51	整備しようとする巡視船は、速力、夜間監視能力、捕捉能力の向上等が図られ、悪質巧妙化する密航・密輸事犯、外国人漁業の監視取締等に的確に対応することができ、総合的体系的に評価して本計画は妥当である。
中型巡視船建造（1隻） 海上保安庁	25	整備しようとする巡視船は、速力、夜間監視能力、捕捉能力の向上等が図られ、悪質巧妙化する密航・密輸事犯等に的確に対応することができ、総合的体系的に評価して本計画は妥当である。
小型巡視船建造（1隻） 海上保安庁	19	整備しようとする巡視船は、速力、夜間監視能力、捕捉能力の向上等が図られ、悪質巧妙化する密航・密輸事犯等に的確に対応することができ、総合的体系的に評価して本計画は妥当である。

(表4 - 2) 個別公共事業評価(新規事業採択時評価)

評価の概要	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、1,108事業について、費用対効果分析を含む総合的な評価を実施した。
評価結果に基づく措置	上記事業については、いずれも新規事業として事業費等を予算化した。
政策判断の理由	総合的な評価結果を踏まえ、新規採択箇所の厳選につなげた。
現状と今後の予定	事業実施に向けた取り組みを行っている。 なお、今後、国土交通省政策評価基本計画及び国土交通省所管公共事業の再評価実施要領等に基づき、必要な場合には再評価を実施する。

(表4-3)

平成14年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

事業区分		再評価実施箇所数						再評価結果			
		5年 未着工	10年 継続中	準備計 画5年	再々 評価	その他	計	継 続 うち見直 し継続	中止	評価 手続中	
河川事業	直轄事業	0	2	-	3	3	8	8	0	0	0
	補助事業等	1	68	-	0	9	78	76	0	2	0
ダム事業	直轄事業	0	1	0	6	4	11	11	0	0	0
	補助事業等	4	10	1	0	14	29	21	0	8	0
砂防等事業	直轄事業	1	6	-	4	0	11	10	0	1	0
	補助事業等	1	45	-	0	0	46	46	0	0	0
海岸事業	直轄事業	0	4	-	2	0	6	6	0	0	0
	補助事業等	0	65	-	0	2	67	66	0	1	0
道路・街路事業	直轄・公団事業	3	26	0	36	0	65	65	0	0	0
	補助事業等	1	74	0	1	0	76	76	0	0	0
土地区画整理事業		2	33	-	0	0	35	35	0	0	0
市街地再開発事業		2	0	-	0	0	2	2	0	0	0
都市再生推進事業		0	1	-	0	0	1	1	0	0	0
港湾整備事業	直轄事業	2	27	-	0	3	32	30	0	2	0
	補助事業等	10	104	-	0	2	116	110	0	6	0
都市・幹線鉄道整備事業		0	0	-	0	1	1	1	0	0	0
新幹線鉄道整備事業		0	1	-	0	0	1	1	0	0	0
公営住宅整備事業		0	5	-	0	0	5	5	0	0	0
住宅地関連公共施設等総合整備事業		0	18	-	0	0	18	18	0	0	0
住宅市街地整備総合支援事業		0	3	-	0	0	3	3	0	0	0
密集住宅市街地整備促進事業		0	6	-	0	0	6	6	0	0	0
下水道事業		0	126	-	0	0	126	126	0	0	0
都市公園事業	直轄事業	0	1	-	0	0	1	1	0	0	0
	補助事業等	0	36	-	0	0	36	36	0	0	0
都市基盤整備公団事業		1	6	-	0	2	9	7	3	1	1
	うち土地区画整理事業(再掲)	(0)	(1)	-	(0)	(0)	(1)	(1)	(0)	(0)	(0)
合計		28	667	1	52	40	788	766	3	21	1

1 砂防等事業の箇所数は、砂防事業、地すべり対策事業、急傾斜地崩壊対策事業、雪崩対策事業の合計数。

2 都市再生推進事業の箇所数は、都市防災総合推進事業である。

3 再評価対象基準

5年未着工：事業採択後一定期間(5年間)が経過した時点で未着工の事業

10年継続中：事業採択後長期間(10年間)が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年：準備計画段階で一定期間(5年間)が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間(5又は10年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

【その他施設費】

事業区分		再評価実施箇所数				再評価結果				
		3年 未着工	7年 継続中	再々 評価	その他	計	継 続 うち見直 し継続	中止	評価 手続中	
官庁営繕事業		0	1	0	0	1	1	0	0	0
合計		0	1	0	0	1	1	0	0	0

再評価対象基準

3年未着工：事業採択後一定期間(3年間)が経過した時点で未着工の事業

7年継続中：事業採択後長期間(7年間)が経過した時点で継続中の事業

再々評価：再評価実施後一定期間(3年間)が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

中止事業等について

事業区分	事業名 事業主体	理 由
河川事業	鳴瀬川水系耐水型地域整備事業 宮城県	地元調整になお時間がかかっており、今後の事業進捗が見込めないため事業を中止する。
	兵庫県低地対策事業（八家川） 兵庫県	地元調整になお時間がかかっており、今後の事業進捗が見込めないことから国庫補助を中止する。
ダム事業	外面ダム 福島県	利水上は、当面、ダムによる水資源確保の必要性がなくなり、治水上は、災害の発生に伴い河川改修事業が進み、事業の緊急性が薄れたため事業を中止する。
	百瀬ダム 富山県	地質調査の結果、事業費が増大すること等から、他の治水代替案が経済的に有利となったため、国庫補助を中止する。
	宮川内谷川総合開発 徳島県	ダムによる水供給の必要性がなくなり、また、地質調査の結果、事業費が増大し他の治水代替案が経済的に有利となったため事業を中止する。
	雄川生活貯水池 群馬県	地質調査の結果、事業費が増大し、治水について、費用にみあった効果が得られなくなったため事業を中止する。
	笹子生活貯水池 山梨県	社会情勢の変化により利水面での必要性が薄くなり、また、地質調査の結果、事業費が増大することなどから、他の治水代替案が経済的に有利となったため事業を中止する。
	片川生活貯水池 三重県	共同事業である農地防災ダム事業の継続が困難な状況となり中止となることを受け、生活貯水池事業も中止する。
	美里生活貯水池 和歌山県	利水上、当面ダムによる水資源の確保の必要性がなくなり、事業の緊急性が薄れたため、国庫補助を中止する。
	黒谷生活貯水池 徳島県	ダムによる水供給の必要性がなくなり、また、地質調査の結果、事業費が増大し他の治水代替案が経済的に有利となったため事業を中止する。
砂防等事業	赤根第6砂防えん堤 四国地方整備局	地質調査の結果、えん堤計画位置周辺の地質が当初想定より極めて悪いことが判明したため、ソフト対策等他の代替案による土石流対策を講じることとし、事業を中止する。
海岸事業	市来海岸環境整備事業 鹿児島県	事業採択後に、地元市来町による背後計画（総合リクリエーション施設等）の推進に必要な用地確保の見通しが立たなくなり、海岸環境整備事業としての総合的な効果の発現が困難になったため事業を中止する。

事業区分	事業名 事業主体	理由
港湾整備事業	松前港 本港地区 地域生活 基盤 北海道開発局	地元利害関係者との調整の見通しが立たないため事業を中止する。
	秋田港 飯島地区 多目的国際ターミナル 東北地方整備局	背後工業団地への企業進出が中止となったことに伴い、港湾施設の利用計画を再検討する必要性が生じたため事業を中止する。
	秋田港 飯島地区 国内物流ターミナル 秋田県	背後工業団地への企業進出が中止となったことに伴い、港湾施設の利用計画を再検討する必要性が生じたため事業を中止する。
	笠岡港 笠岡地区 ホートパーク 岡山県	地元住民の同意の見通しが立たないため事業を中止する。
	日和佐港 恵比須浜地区 国内物流ターミナル 徳島県	防波堤の延伸について漁業関係者等の理解を得るには長期間を要するため事業を中止する。
	吉海港 津倉地区 マリーナ・ホートパーク 愛媛県	背後地区へのレジャー関連企業の進出が中止となる等の社会情勢の変化が生じたため事業を中止する。
	久礼港 鎌田地区 国内物流ターミナル 高知県	地元漁協及び背後住民の同意の見通しが立たないため事業を中止する。
都市基盤整備 公団事業	幕張駅南口地区 A街区 (市街地再開発事業) 都市基盤整備公団	公共施設整備計画の見直し等により早期の事業実施が困難なため、公団事業としては中止する。今後公団は、市による当該地区を含めた周辺未整備地区の市街地整備について協力する。

再評価結果一覧表（公共事業関係費）

【河川事業】
（直轄）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益（B）		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
留萌川直轄河川改修事業 北海道開発局	その他	320	924	浸水戸数 3,376戸 浸水農地面積 623ha	451	2.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
米代川直轄河川改修事業 (坊沢地区改修事業) 東北地方整備局	10年継続 中	74	93	浸水戸数 260戸 浸水農地面積 310ha	71	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
庄川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	1,650	2,589	浸水戸数 15,177戸 浸水農地面積 1,594ha	1,355	1.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
小矢部川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	1,200	3,882	浸水戸数 6,731戸 浸水農地面積 1,270ha	1,343	2.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
手取川直轄河川改修事業 北陸地方整備局	再々評価	800	12,307	浸水戸数 11,637戸 浸水農地面積 2,824ha	1,558	7.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
豊川直轄河川改修事業 中部地方整備局	その他	337	1,997	浸水戸数約 9,000戸 浸水農地面積 2,700ha	212	9.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
芦田川直轄河川改修事業 (芦田川下流部掘削事業) 中国地方整備局	10年継続 中	51	16,429	浸水戸数 57,896戸 浸水農地面積 1,139ha	1,529	10.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
渡川直轄河川改修事業 (中筋川) 四国地方整備局	その他	463	749	浸水戸数 1,842戸 農地浸水面積 630ha	447	1.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続

（補助）

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益（B）		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
雨煙別川広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	74	91	浸水戸数 421戸 浸水農地面積 142ha	70	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
久根別川広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	246	647	浸水戸数 2251戸 浸水農地面積 1344ha	109	5.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
尾幌川広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	68	93	浸水戸数 313戸 浸水農地面積 532ha	40	2.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
ポン川都市広域基幹河川改修事業 北海道	10年継続 中	97	757	浸水戸数 1,890戸 浸水農地面積 407ha	71	10.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
篠路拓北川都市基盤河川改修事業 札幌市	10年継続 中	23	389	浸水戸数 618戸 浸水農地面積 0.3ha	27	14.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
西真栄川準用河川改修事業 札幌市	10年継続 中	11	42	浸水戸数 27戸 浸水農地面積 2ha	12	3.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
浅水川広域基幹河川改修事業 青森県	10年継続 中	95	559	浸水戸数 623戸 浸水農地面積 200ha	73	7.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
牛館川都市基盤河川改修事業 青森市	10年継続 中	19	103	浸水戸数 24戸 浸水農地面積 30ha	47	2.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
岩崎川広域基幹河川改修事業 岩手県	10年継続 中	133	1,903	浸水戸数 1,965戸 浸水農地面積 940ha	94	20.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
長内川広域一般河川改修事業 岩手県	10年継続 中	12	120	浸水戸数 132戸 浸水農地面積 41ha	8	14.6	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
大葛川準用河川改修事業 盛岡市	10年継続 中	4	6	浸水戸数 20戸 浸水農地面積 5ha	3	1.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
木伏川準用河川改修事業 盛岡市	10年継続 中	5	8	浸水戸数 15戸 浸水農地面積 18ha	4	1.8	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
五間堀川広域基幹河川改修事業 宮城県	10年継続 中	212	1,196	浸水戸数 7,269戸 浸水農地面積 2,830ha	550	2.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
多田川広域基幹河川改修事業 宮城県	10年継続 中	245	834	浸水戸数 3,897戸 浸水農地面積 3,730ha	190	4.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
内川（上流）広域一般河川改修事業 宮城県	10年継続 中	46	55	浸水戸数 219戸 浸水農地面積 150ha	46	1.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
鳴瀬川水系耐水型地域整備事業 宮城県	10年継続 中	23	42	浸水戸数 98戸 浸水農地面積 168ha	26	1.7	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	中止
須川広域基幹河川改修事業 (馬立川工区) 山形県	10年継続 中	14	36	浸水戸数 163戸 浸水農地面積 11ha	16	2.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
洞沼川広域基幹河川改修事業 (中流工区) 茨城県	10年継続 中	63	413	浸水戸数 637戸 浸水農地面積 169ha	34	12.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
北浦川広域一般河川改修事業 茨城県	10年継続 中	19	181	浸水戸数 954戸 浸水農地面積 89ha	24	7.6	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
小貝川耐水型地域整備事業 茨城県	10年継続 中	24	-	浸水時の避難路確保が主な目的であるため、効果を示す指標としては想定避難人口等を考慮。 世帯数 6,028戸(H4) 6,972戸(H13) 944戸増 避難路が確保される世帯数は増加傾向	-	-	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続

下江川準用河川改修事業 ひたちなか市	10年継続 中	3	112	浸水戸数 105戸 浸水農地面積 3ha	3	42.0	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
鶴田川準用河川改修事業 宇都宮市	10年継続 中	7	47	浸水戸数 114戸 浸水農地面積 11ha	8	6.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
休泊川広域基幹河川改修事業 群馬県	10年継続 中	32	177	浸水戸数 1,939戸 浸水農地面積 136ha	29	6.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
利根川(岩神)広域一般河川改修事業 群馬県	10年継続 中	32	51	浸水戸数 111戸 浸水面積 19ha	30	1.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
石田川広域基幹河川改修事業 (大川(太田)工区) 群馬県	その他	58	1,632	浸水戸数 650戸 浸水農地面積 300ha	82	19.8	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
石田川広域基幹河川改修事業 (惣川工区) 群馬県	その他	14	29	浸水戸数 7戸 浸水農地面積 6ha	13	2.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
毛長川総合治水対策特定河川事業 埼玉県	10年継続 中	45	342	浸水戸数 2,210戸 浸水農地面積 16ha	135	2.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
上第二大場川準用河川改修事業 吉川市	10年継続 中	20	247	浸水戸数 1,593戸 浸水農地面積 119ha	21	11.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
新江川準用河川改修事業 東松山市	10年継続 中	17	13	浸水戸数 9戸 浸水農地面積 15ha	7	1.8	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
平川防災調節池事業 千葉県	10年継続 中	33	325	浸水戸数 1,622戸 浸水面積 111ha	57	5.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
境川地盤沈下対策事業 千葉県	10年継続 中	33	67	浸水戸数 500戸 浸水面積 13ha	43	1.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
新河岸川総合治水特定河川事業 (空堀川工区) 東京都	10年継続 中	80	1,543	浸水戸数 11,600戸 浸水面積 350ha	1,175	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
霞川調節池整備事業 東京都	10年継続 中	123	969	浸水戸数 920戸 浸水面積 30ha	221	4.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
千曲川広域一般河川改修事業 長野県	10年継続 中	24	27	浸水戸数 64戸 浸水農地面積 47ha	8	3.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
円悟沢川広域一般河川改修事業 長野県	10年継続 中	12	15	浸水戸数 250戸 浸水農地面積 6ha	9	1.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
姫川広域一般河川改修事業 長野県	10年継続 中	20	10	浸水戸数 50戸 浸水農地面積 100ha	8	1.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
魚野川広域基幹河川改修事業 新潟県	10年継続 中	355	742	浸水戸数 3,116戸 浸水農地面積 628ha	380	2.0	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
鳥屋野潟広域基幹河川改修事業 新潟県	10年継続 中	97	251	浸水戸数 34,700戸 浸水農地面積 2,781ha	208	1.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
羽根川広域一般河川改修事業 新潟県	10年継続 中	12	24	浸水戸数 152戸 浸水農地面積 106ha	13	1.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
宮谷川準用河川改修事業 魚津市	10年継続 中	4	30	浸水戸数 90戸 浸水農地面積 83ha	5	6.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
倉部川広域一般河川改修事業 石川県	10年継続 中	25	41	浸水戸数 120戸 浸水農地面積 82ha	10	4.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
二日市川準用河川改修事業 金沢市	10年継続 中	7	9	浸水戸数 155戸 浸水農地面積 158ha	8	1.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
可児川広域基幹河川改修事業 (久々利川工区) 岐阜県	10年継続 中	12	24	浸水戸数 100戸 浸水農地面積 3ha	13	1.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
油ヶ淵河川環境整備事業 愛知県	10年継続 中	64	64	仮想市場評価法(CVM)による 試算	62	1.0	河川環境等を取りまく状況 河川の利用状況等	継続
相川広域基幹河川改修事業 三重県	10年継続 中	169	1,123	浸水戸数 896戸 浸水農地面積 146ha	115	9.8	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
名張川広域一般河川改修事業 三重県	10年継続 中	17	28	浸水戸数 50戸 浸水農地面積 8ha	55	1.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
北長太川準用河川改修事業 三重県	10年継続 中	14	61	浸水戸数 216戸 浸水農地面積 32ha	13	4.8	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
九頭竜川広域基幹河川改修事業 (大蓮寺川工区) 福井県	10年継続 中	98	588	浸水戸数 505戸 浸水面積 36 h a	89	6.6	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
八ヶ川広域一般河川改修事業 福井県	10年継続 中	69	107	浸水戸数 152戸 浸水農地面積 396 h a	61	1.8	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
守山川広域基幹河川改修事業 滋賀県	10年継続 中	80	319	浸水戸数 1,538戸 浸水農地面積 113ha	29	10.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
琵琶湖河川環境整備事業(河川浄 化) 滋賀県	10年継続 中	74	水質改善 窒素54 リン84	仮想市場評価法(CVM)による 試算	52	窒素1.04 リン1.63	河川環境等を取りまく状況 河川の利用状況等	継続
桂川広域基幹河川改修事業 (雑水川工区) 京都府	10年継続 中	26	72	浸水戸数 393戸 浸水農地面積 3ha	17	4.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
桂川広域基幹河川改修事業 (千々川工区) 京都府	10年継続 中	33	45	浸水戸数 344戸 浸水農地面積 4ha	22	2.0	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
七瀬川都市基盤河川改修事業 京都市	10年継続 中	210	407	浸水戸数 3,456戸 浸水農地面積 0.2ha	92	4.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
別府川広域基幹河川改修事業 (水田川工区) 兵庫県	10年継続 中	21	1,881	浸水戸数 2,547戸 浸水農地面積 70ha	71	26.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続

味原川広域基幹河川改修事業 兵庫県	10年継続 中	44	57	浸水戸数 239戸 浸水農地面積 59ha	44	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
竹田川広域基幹河川改修事業 (黒井川工区) 兵庫県	10年継続 中	44	59	浸水戸数 95戸 浸水農地面積 180ha	44	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
兵庫県低地対策河川事業 (八家川) 兵庫県	その他	95	636	浸水戸数 388戸 浸水農地面積 60ha	95	6.7	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	国庫補助 中止
曾我川広域基幹河川改修事業 (吉備川工区) 奈良県	5年未着 工	11	56	浸水戸数 21戸 浸水農地面積 3ha	10	5.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
倉敷川広域基幹河川改修事業 岡山県	10年継続 中	169	3,396	浸水戸数 11,866戸 浸水農地面積 2,634ha	129	26.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
安川広域基幹河川改修事業 広島県	その他	61	1,166	浸水戸数 28,832戸 浸水農地面積 1ha	84	13.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
大毛寺川広域基幹河川改修事業 広島県	10年継続 中	67	479	浸水戸数 2,630戸 浸水農地面積 1ha	108	4.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
広島地区高潮対策事業(京橋川・ 猿猴川) 広島県	その他	510	5,875	浸水戸数 95,744戸 浸水農地面積 1ha	840	7.0	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
御幸川都市基盤河川改修事業 広島市	その他	49	1,333	浸水戸数 6,768戸 浸水農地面積 0.01ha	142	9.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
山倉川都市基盤河川改修事業 広島市	その他	24	117	浸水戸数 1,003戸 浸水農地面積 0.5ha	36	3.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
西光寺川広域基幹河川改修事業 山口県	10年継続 中	51	251	浸水戸数 69戸 浸水農地面積 4.1ha	40	6.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
山口県低地対策河川事業 (木屋川) 山口県	10年継続 中	32	41	浸水戸数 90戸 浸水農地面積 30ha	33	1.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
隅田川準用河川改修事業 徳山市	10年継続 中	6	10	浸水戸数 178戸 浸水農地面積 2ha	4	2.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
綾川広域基幹河川改修事業 香川県	その他	143	666	浸水戸数 4,054戸 浸水農地面積 1,055ha	89	7.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
広見川広域基幹河川改修事業 (大宿川工区) 愛媛県	10年継続 中	37	42	浸水戸数 142戸 浸水農地面積 46ha	39	1.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
介良川都市基盤河川改修事業 高知市	10年継続 中	5	4	浸水戸数 722戸 浸水農地面積 13ha	4	1.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
新川川広域基幹河川改修事業 高知県	その他	114	3,162	浸水戸数 2,337戸 浸水農地面積 696ha	141	22.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
幡鉾川広域基幹河川改修事業 長崎県	10年継続 中	95	86	浸水戸数 54戸 浸水農地面積 104ha	82	1.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
金吉川広域一般河川改修事業 大分県	10年継続 中	12	33	浸水戸数 13戸 浸水農地面積 5ha	12	2.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
大野川広域基幹河川改修事業 (平井川工区) 大分県	10年継続 中	14	30	浸水戸数 35戸 浸水農地面積 19ha	15	2.0	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
馬入川準用河川改修事業 大分市	10年継続 中	8	24	浸水戸数 10戸 浸水農地面積 6ha	10	2.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
広渡川広域基幹河川改修事業 (広渡川工区) 宮崎県	10年継続 中	83	66	浸水戸数 304戸 浸水農地面積 207ha	57	1.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
花の木川広域一般河川改修事業 宮崎県	10年継続 中	63	57	浸水戸数 302戸 浸水農地面積 99ha	50	1.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続

【ダム事業】
(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
留萌ダム 北海道開発局	その他	390	924	浸水戸数 3,376戸 浸水農地面積 623ha	451	2.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
鳴瀬川総合開発 東北地方整備局	再々評価	850	1,893	浸水戸数 92,112戸 浸水農地面積 23,301ha	770	2.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
成瀬ダム 東北地方整備局	再々評価	1,530	754	浸水戸数 95,481戸 浸水農地面積 28,426ha	368	2.1	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
設楽ダム 中部地方整備局	その他	2,000	3,113	浸水戸数 9,000戸 浸水農地面積 2,700ha	1,162	2.7	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
豊川流況総合改善事業 中部地方整備局	10年継続 中	65	153	機能を代替する堰・導水路の 事業費等	65	2.4	河川環境等を取りまく状況 過去の治水実績等	継続
徳山ダム 水資源開発公団	再々評価	2,540	44,023	浸水区域人口 470,000人 浸水面積 43,000ha	1,277	34.5	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
苫田ダム 中国地方整備局	再々評価	1,940	4,589	浸水戸数 34,000戸 浸水農地面積 6,700ha	1,165	3.9	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
高梁川総合開発 中国地方整備局	再々評価	600	5,677	浸水戸数 70,000戸 浸水農地面積 7,300ha	463	12.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
中筋川総合開発(横瀬川ダム) 四国地方整備局	その他	400	487	浸水戸数 1,842戸 浸水農地面積 630ha	206	2.4	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
山鳥坂ダム 四国地方整備局	その他	1,330	1,410	浸水戸数 6,800戸 浸水面積 1,400ha	1,080	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続

川辺川ダム 九州地方整備局	再々評価	2,650	4,036	浸水戸数 21,000戸 浸水農地面積 6,700ha	2,602	1.6	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
------------------	------	-------	-------	--------------------------------	-------	-----	----------------------	----

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
当別ダム 北海道	10年継続 中	723	296	浸水戸数 4,412戸 浸水農地面積 3,304ha	140	2.1	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
西岡生活貯水池 北海道	10年継続 中	78	108	浸水戸数 73戸 浸水農地面積 605ha	55	2.0	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
築川ダム 岩手県	10年継続 中	670	617	浸水戸数 1,388戸 浸水農地面積 20ha	423	1.5	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
川内沢ダム 宮城県	準備計画 5年	88	198	浸水戸数 3,733戸 浸水農地面積 341ha	56	3.6	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
弘川生活貯水池 宮城県	10年継続 中	60	64	浸水戸数 96戸 浸水農地面積 23ha	50	1.3	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
砂子沢ダム 秋田県	10年継続 中	215	152	浸水戸数 1,157戸 浸水農地面積 326ha	102	1.5	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
外面ダム 福島県	その他	155	211	浸水戸数 759戸 浸水農地面積 705ha	125	1.7	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	中止
大室川生活貯水池 栃木県	5年未着 工	47	71	浸水戸数 81戸 浸水農地面積 12ha	29	2.5	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
雄川生活貯水池 群馬県	その他	130	35	浸水戸数 450戸 浸水農地面積 20ha	75	0.5	代替案立案等の可能性の検討等	中止
笹子生活貯水池 山梨県	その他	100	138	浸水戸数 77戸 浸水農地面積 15ha	108	1.3	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	中止
百瀬ダム 富山県	その他	440	368	浸水戸数 5,513戸 浸水農地面積 662ha	133	2.8	代替案立案等の可能性の検討等	国庫補助 中止
太田川ダム 静岡県	その他	375	300	浸水戸数 2,976戸 浸水農地面積 938ha	156	1.9	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
鳥羽河内ダム 三重県	5年未着 工	209	188	浸水戸数 266戸 浸水農地面積 96ha	137	1.4	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
片川生活貯水池 三重県	その他	50	10	浸水農地面積 75ha 浸水戸数 49戸	40	0.3	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	中止
美里生活貯水池 和歌山県	その他	54	64	浸水戸数 5戸 浸水農地面積 1ha	50	1.3	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	国庫補助 中止
朝鍋ダム 鳥取県	10年継続 中	100	41	浸水戸数 574戸 浸水農地面積 323ha	36	1.1	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
竹谷生活貯水池 岡山県	10年継続 中	80	115	浸水戸数 125戸 浸水農地面積 17ha	85	1.4	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
大原川生活貯水池 岡山県	5年未着 工	70	78	浸水戸数 67戸 浸水農地面積 21ha	57	1.4	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
梶毛ダム 広島県	その他	170	218	浸水戸数 758戸 浸水農地面積 6ha	90	2.4	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
野間川生活貯水池 広島県	その他	39	50	浸水戸数43戸 浸水農地面積10ha	31	1.6	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
山田川生活貯水池 広島県	10年継続 中	85	116	浸水戸数 114戸 浸水農地面積 28ha	58	2.0	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
真綿川生活貯水池 山口県	10年継続 中	120	240	浸水戸数 1,880戸 浸水農地面積 4ha	117	2.0	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
宮川内谷川総合開発 徳島県	その他	550	287	浸水戸数 4,905戸 浸水農地面積 1,971ha	292	1.0	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	中止
黒谷生活貯水池 徳島県	その他	78	51	浸水戸数 385戸 浸水農地面積 164ha	52	1.0	事業を巡る社会経済情勢等の変化等	中止
綾川ダム群連携 香川県	その他	104	155	浸水戸数 4,054戸 浸水農地面積 1,055ha	23	6.9	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
和食ダム 高知県	その他	136	149	浸水戸数 391戸 浸水農地面積 231ha	83	1.8	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
井手口川ダム 佐賀県	5年未着 工	171	129	浸水戸数 380戸 浸水農地面積 126ha	74	1.7	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
吹山ダム 宮崎県	10年継続 中	128	166	浸水戸数 3,289戸 浸水農地面積 890ha	116	1.4	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続
大和生活貯水池 鹿児島県	その他	78	140	浸水戸数 154戸 浸水農地面積 15ha	79	1.8	過去の災害実績 地域の協力的体制等	継続

【砂防事業】
(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
大真名子沢谷止群事業 関東地方整備局	10年継続 中	19	907	想定被害家屋数約2,060戸 国道120号、JR等	652	1.4	過去の災害実績、整備効果 地域の協力的体制等	継続

常願寺川白岩砂防えん堤補強 北陸地方整備局	10年継続 中	103	(6,617)	氾濫区域内人口36万人 JR北陸本線、国道8、41号等	(4,677)	1.4	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
常願寺川湯川第12号砂防えん堤 北陸地方整備局	10年継続 中	65	(6,617)	氾濫区域内人口36万人 JR北陸本線、国道8、41号等	(4,677)	1.4	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
飯豊山系女川第4号砂防えん堤 北陸地方整備局	10年継続 中	25	(4,673)	氾濫区域内人口7万人 JR羽越本線、米坂線、国道1、 113、290号等	(3,183)	1.5	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
吉野川水系赤根第6堰堤事業 四国地方整備局	5年未着 工	22	(3,857)	被害想定区域内人口約316,500	(2,937)	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制 等	中止
立谷沢川流域本沢第五砂防堰堤 東北地方整備局	10年継続 中	13	(5,824)	保全人家43、211戸 国道47号、JR陸羽西線 等	(1,116)	5.2	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
最上川水系銅山川流域烏川第三砂防堰堤 東北地方整備局	10年継続 中	19	(5,138)	保全人家43、490戸 国道47号、JR陸羽西線 等	(578)	8.9	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
赤川水系大鳥川流域東大鳥川砂防堰堤 東北地方整備局	再々評価	85	(6,484)	保全人家66、843戸 国道112号 等	(2,530)	2.6	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
東広尾川通常砂防事業 北海道	10年継続 中	18	28	保全人家7戸、公民館1箇所	18	1.5	過去の災害実績 事業推進に対する住民の要望 等	継続
布部川火山砂防事業 北海道	10年継続 中	32	40	保全人家39戸、道道等	32	1.3	過去の災害実績 事業推進に対する住民の要望 等	継続
牛沢川通常砂防事業 福島県	10年継続 中	8	12	保全人家210戸 県道、町道 等	8	1.5	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
蒔田川通常砂防事業 埼玉県	10年継続 中	11	33	保全人家101戸 県道 等	9	3.7	土砂災害危険箇所の整備率 地域の協力体制 等	継続
大満寺沢通常砂防事業 新潟県	10年継続 中	5	9	保全人家25戸	4	2.0	過去の災害実績 等	継続
須川川通常砂防事業 新潟県	10年継続 中	8	9	保全人家18戸	6	1.6	深流の荒廃状況 等	継続
朴ノ木川通常砂防事業 新潟県	10年継続 中	8	22	保全人家53戸	6	3.4	深流の荒廃状況 等	継続
南又川通常砂防事業 新潟県	10年継続 中	7	52	保全人家14戸、災害弱者施設	6	8.8	深流の荒廃状況 等	継続
岩首川通常砂防事業 新潟県	10年継続 中	12	53	保全人家37戸、災害弱者施設	9	5.8	過去の災害実績 等	継続
院内大谷通常砂防事業 富山県	10年継続 中	8	24	保全人家39戸、公民館1棟、県 道、市道	9	2.6	過去の災害実績 等	継続
滝山谷通常砂防事業 岐阜県	10年継続 中	10	11	保全人家50戸 国道472号、中学校、等	10	1.1	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
赤谷川通常砂防事業 鳥取県	10年継続 中	10	17	保全人家21戸 町道等	10	1.7	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
三田谷川通常砂防事業 広島県	10年継続 中	9	11	保全人家12戸 集会所	10	1.2	環境に配慮した工法 地元自治組織の協力 等	継続
橋川通常砂防事業 香川県	10年継続 中	9	12	保全人家157戸、県道、町道、農 公民館、道の駅 等	10	1.2	過去の災害実績、災害発生の危険度 地域の協力体制	継続
熊野川火山砂防事業 大分県	10年継続 中	8	17	保全人家55戸 県道等	7	2.5	過去の災害実績 等	継続
鶴谷川火山砂防事業 大分県	10年継続 中	6	26	保全人家55戸 県道等	6	4.7	過去の災害実績 等	継続
後の谷通常砂防事業 鹿児島県	5年未着 工	24	26	保全人家76戸 市道	20	1.4	地域の協力体制 等	継続
宇地泊川通常砂防事業 沖縄県	10年継続 中	19	56	人家120戸、国道58号、橋梁3基	15	3.7	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
港川(2)通常砂防事業 沖縄県	10年継続 中	8	16	人家43戸、国道505号、畑6ha	7	2.5	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続

*():水系単位での計算値

【地すべり対策事業】
(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
豊牧地区 東北地方整備局	再々評価	[218]	296	保全人家72戸、田畑278ha 県道、村道 等	218	1.4	事業を巡る社会情勢の変化(災害実績等) コスト削減策、地域の協力体制	継続
平根地区 東北地方整備局	再々評価	[149]	442	保全人家232戸、田畑146ha 県道、村道 等	149	3.0	事業を巡る社会情勢の変化(災害実績等) コスト削減策、地域の協力体制	継続
甚之助谷地区 北陸地方整備局	再々評価	79	138	氾濫区域内人口1200人 小中学校、温泉施設、県道、発 電所 等	85	1.6	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
高造路地区 山形県	10年継続 中	5	6	保全人家6戸 県道岳谷上谷地線 等	6	1.0	災害発生時の影響、過去の災害 実績、地域の協力体制 等	継続
大道地区 群馬県	10年継続 中	9	20	保全人家28戸 主要地方道 中之条湯河原線	12	1.8	過去の災害実績 等	継続
塩沢地区 群馬県	10年継続 中	10	20	保全人家93戸 国道462号 等	11	1.9	コスト削減や代替案等の可能性 等	継続
東星田地区 千葉県	10年継続 中	9	13	保全人家34戸 住 鵜川富山線 等	13	1.0	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
西島地区 山梨県	10年継続 中	4	8	保全人家67戸 町道西島大塩線	5	1.5	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
八竜地区 長野県	10年継続 中	5	6	保全人家10戸 県道80号 ほか	6	1.0	地元要望の有無及び協力度 等	継続
塩沢地区 長野県	10年継続 中	3	20	保全人家64戸 公民館 1棟 村道 ほか	3	5.8	地元要望の有無及び協力度 等	継続
影沢地区 新潟県	10年継続 中	11	37	保全人家84戸 保育園 市道2,150m 信越本線600m等	11	3.3	過去の災害実績 等	継続
柳原地区 新潟県	10年継続 中	5	13	保全人家29戸 公民館 国道1,320m 村道1,200m 等	5	2.4	過去の災害実績 等	継続
広田地区 新潟県	10年継続 中	12	34	保全人家48戸 市道1,210m 等	13	2.7	過去の災害実績 等	継続
五谷地区 富山県	10年継続 中	7	13	保全人家20戸 公民館 耕地1.0 県道830m 市道800m 橋梁2基	8	1.7	過去の災害実績 等	継続
東山地区 石川県	10年継続 中	5	9	保全人家20戸 集会所 等	4	2.2	過去の災害実績 等	継続
神谷地区 滋賀県	10年継続 中	2	7	保全人家14戸 県道杉谷峠峨線 等	2	2.3	地域の協力体制 事業の進捗状況 等	継続
丹土地地区 兵庫県	10年継続 中	19	70	保全人家157戸、県道1,800m 保育園、小学校、診療所 等	25	2.8	地すべり危険箇所集中地域 事業に対する地元の理解 等	継続
黒川地区 徳島県	10年継続 中	6	17	保全人家30戸 一般県道腕山宮石線、他町道	6	3.0	地すべり変状が明瞭 地域の協力体制 等	継続
田平地区 徳島県	10年継続 中	4	21	保全人家32戸 一般県道三ツ木宮倉線等	4	5.9	地すべり変状が明瞭 地域の協力体制 等	継続
千町地区 愛媛県	10年継続 中	15	22	保全人家48戸 国道194号 等	17	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
川下地区 長崎県	10年継続 中	5	20	保全人家47戸 町道 等	5	4.1	地元要望の有無及び緊急性の度合 い(重要公共施設の保全) 等	継続
曾根地区 長崎県	10年継続 中	26	45	保全人家126戸 町道 等	22	2.1	地元要望の有無及び緊急性の度合 い(重要公共施設の保全) 等	継続
下船木地区 大分県	10年継続 中	5	5	保全人家 20戸 県道門座中津線 等	5	1.2	過去の災害実績 等	継続

* [] 内数字を考慮した数値で評価

【急傾斜地崩壊対策等事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
蒲田地区 秋田県	10年継続 中	9	12	保全人家17戸 町道450m 神社(公民館)	10	1.2	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
横湯地区 長野県	10年継続 中	16	44	保全人家58戸 郵便局1棟 公民館1棟ほか	18	2.4	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
三反田地区 新潟県	10年継続 中	5	10	保全人家16戸 農協 浄水場 県道260m 市道710m	5	2.1	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
二本木地区 新潟県	10年継続 中	6	13	保全人家23戸 村道340m 一級河川546m	6	2.1	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
蒲生第二地区 鳥取県	10年継続 中	3	4	保全人家28戸 国道9号 町道500m	3	1.3	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
桂(北)地区 高知県	10年継続 中	6	13	保全人家25戸 一級町道桂1号線 等	6	2.2	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
岡東地区 熊本県	10年継続 中	8	47	保全人家178戸 郵便局 幼稚園 国道266号 市道 等	4	10.5	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続

【海岸事業】
(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
青森海岸 東北地方整備局	再々評価	412	5,640	浸水戸数 4,710戸 浸水面積 200ha	924	6.1	過去の災害実績、地域の協力体制等	継続
新潟海岸 北陸地方整備局	再々評価	281	1,244	侵食戸数 804戸 侵食面積 45ha	323	3.9	過去の災害実績、地域の協力体制等	継続
伊勢湾西南海岸 中部地方整備局	10年継続 中	197	874	浸水戸数 9,026戸 浸水面積 2,778ha	230	3.8	過去の災害実績、自然環境・文化財等	継続
新潟港海岸 西海岸地区 侵食対策事業 北陸地方整備局	10年継続 中	411	1,413	想定浸水面積 6ha	432	3.3		継続
津松阪港海岸 三雲地区 高潮対策事業 中部地方整備局	10年継続 中	66	156	想定浸水面積 288ha	64	2.4		継続
津松阪港海岸 香良洲地区 高潮対策事業 中部地方整備局	10年継続 中	72	547	想定浸水面積 200ha	75	7.3		継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
竹浦海岸 侵食対策事業 北海道	10年継続 中	38	304	浸水戸数 159戸 浸水面積 28.6ha 侵食戸数 29戸 侵食面積 4.1ha	54	5.7	過去の災害実績、地域の協力体制 等	継続
鷺別海岸 侵食対策事業 北海道	10年継続 中	91	981	浸水戸数 581戸 浸水面積 60ha 侵食戸数 636戸 侵食面積 53.7ha	189	5.2	過去の災害実績、地域の協力体制 等	継続
鳴瀬長浜海岸 海域浄化事業 宮城県	10年継続 中	1,000	4,311	下水道事業による有機物 (CO D)除去量当たりの経費	1,012	4.3	無し	継続
八森海岸 侵食対策事業 秋田県	10年継続 中	32	56	侵食戸数 86戸 侵食面積 21.3ha	33	1.7	過去の災害実績、地域の協力体制等	継続
秋田海岸 侵食対策事業 秋田県	10年継続 中	24	56	侵食戸数 21戸 侵食面積 13.0ha	33	1.7	過去の災害実績、地域の協力体制等	継続
岩城海岸 侵食対策事業 秋田県	10年継続 中	19	26	侵食戸数 31戸 侵食面積 22.3ha	21	1.3	過去の災害実績、地域の協力体制等	継続
本荘海岸 侵食対策事業 秋田県	10年継続 中	21	28	侵食戸数 39戸 侵食面積 20.5ha	23	1.2	過去の災害実績、地域の協力体制等	継続
波崎海岸 侵食対策事業 茨城県	10年継続 中	28	334	侵食戸数 2,288戸 侵食宅地面積 119ha	235	1.4	地域の協力体制、砂浜の経年変化	継続
白濱海岸 侵食対策事業 千葉県	10年継続 中	26	40	浸水戸数 55戸 浸水面積 3.9ha	28	1.4	過去の災害実績 地域の協力体制 等	継続
羽茂浜海岸 環境整備事業 新潟県	10年継続 中	17	20	侵食戸数3戸 侵食面積7ha	19	1.0	災害発生時の影響 地域の協力体制 浜辺の利用 等	継続
朝日海岸 侵食対策事業 富山県	10年継続 中	8	22	侵食戸数 6戸 侵食面積 9.2ha 浸水面積 14.0ha	18	1.2	過去の災害実績 地域の協力体制等	継続
市采海岸 環境整備事業 鹿児島県	その他	7	11	侵食面積21ha 侵食戸数50戸	7	1.7	背後整備計画について	中止
むつ小川原海岸 尾駁地区 侵食対策事業 青森県	10年継続 中	69	125	想定侵食面積 8ha	85	1.5		継続
鹿島港海岸 日川地区 海岸環境整備事業 茨城県	10年継続 中	17	71	想定侵食面積 10ha	18	4.0		継続
川尻港海岸 川尻地区 高潮対策事業 茨城県	10年継続 中	20	52	想定浸水面積 0.3ha	21	2.4		継続
東京港海岸 江東地区 高潮対策事業 東京都	10年継続 中	487	3,661	想定浸水面積 934ha	1,133	3.2		継続
東京港海岸 港区 高潮対策事業、海岸環境整備事業 東京都	10年継続 中	156	2,396	想定浸水面積 145ha	305	7.9		継続
東京港海岸 港南地区 高潮対策事業 東京都	10年継続 中	76	2,060	想定浸水面積 1083ha	151	13.6		継続
東京港海岸 副都心地区 海岸環境整備事業 東京都	10年継続 中	14	79	想定浸水面積 338ha	31	2.6		継続
利島海岸 前浜地区 侵食対策事業 東京都	10年継続 中	19	43	想定侵食面積 2ha	27	1.6		継続
神津島海岸 前浜地区 海岸環境整備事業 東京都	10年継続 中	40	55	想定侵食面積 5ha	48	1.2		継続
新潟港海岸 松浜海岸地区 侵食対策事業 新潟県	10年継続 中	130	713	想定侵食面積 67ha	149	4.8		継続
高津港海岸 穂・梅津地区 侵食対策事業 新潟県	10年継続 中	65	159	想定侵食面積 19ha	87	1.8		継続
赤泊海岸 真浦地区 高潮対策事業 新潟県	10年継続 中	18	59	想定浸水面積 4ha	25	2.3		継続
伏木富山港海岸 新湊 地区 侵食対策事業 富山県	10年継続 中	38	81	想定侵食面積 8ha	35	2.3		継続

七尾港海岸 鷺浦地区 高潮対策事業 石川県	10年継続 中	9	31	想定浸水面積 9ha	11	2.9		継続
七尾港海岸 須曾地区 高潮対策事業 石川県	10年継続 中	5	11	想定浸水面積 25ha	6	2.0		継続
飯田港海岸 野々江地区 侵食対策事業 石川県	10年継続 中	10	118	想定浸水面積 16ha	11	10.8		継続
清水港海岸 三保地区 高潮対策事業 静岡県	10年継続 中	11	49	想定浸水面積 91ha	12	4.1		継続
清水港海岸 富士見地区 高潮対策事業 静岡県	10年継続 中	11	104	想定浸水面積 56ha	12	8.4		継続
三河港海岸 大崎地区 海岸環境整備事業 愛知県	10年継続 中	13	34	想定浸水面積 67ha	16	2.1		継続
木本港海岸 木本地区 高潮対策事業 三重県	10年継続 中	60	208	想定浸水面積 17ha	56	3.7		継続
長島港海岸 中ノ島地区 高潮対策事業 三重県	10年継続 中	16	922	想定浸水面積 12ha	16	57.5		継続
伊良湖港海岸 伊良湖地区 侵食対策事業 愛知県	10年継続 中	18	52	想定侵食面積 2ha	22	2.4		継続
千代崎港海岸 山中地区 侵食対策事業 三重県	10年継続 中	25	87	想定浸水面積 23ha	27	3.2		継続
熱海港海岸 多賀地区 海岸環境整備事業 静岡県	10年継続 中	90	162	想定浸水面積 40ha	95	1.7		継続
土肥港海岸 小土肥地区 海岸環境整備事業 静岡県	10年継続 中	21	52	想定浸水面積 14ha	25	2.0		継続
津居山港海岸 気比地区 海岸環境整備事業 兵庫県	10年継続 中	29	36	想定侵食面積 5ha	31	1.2		継続
宮津港海岸 天橋立～日置地区 海岸環境整備事業 京都府	10年継続 中	43	129	想定浸水面積 10ha 想定侵食面積 12ha	40	3.3		継続
久美浜港海岸 湊宮葛野地区 侵食対策事業 京都府	10年継続 中	8	37	想定浸水面積 1ha 想定侵食面積 14ha	9	4.2		継続
久美浜港海岸 河内地区 侵食対策事業 京都府	10年継続 中	7	17	想定侵食面積 9ha	8	2.1		継続
久美浜港海岸 久美浜地区 公有地造成護岸等整備事業 京都府	その他	6	10	想定侵食面積 2ha	6	1.8		継続
広島港海岸 似島東地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	7	39	想定浸水面積 10ha	7	5.4		継続
広島港海岸 似島西地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	3	380	想定浸水面積 5ha	4	95.6		継続
広島港海岸 住吉桜尾地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	4	942	想定浸水面積 32ha	5	176.7		継続
尾道系崎港海岸 向島北地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	15	211	想定浸水面積 59ha	17	12.7		継続
竹原港海岸 沖辺地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	13	71	想定浸水面積 8ha	15	4.8		継続
竹原港海岸 的場地区 高潮対策事業 広島県	10年継続 中	4	140	想定浸水面積 10ha	5	29.8		継続
宇部港海岸 宇部地区 高潮対策事業 山口県	10年継続 中	22	246	想定浸水面積 63ha	28	8.7		継続
久賀港海岸 久賀地区 侵食対策事業 山口県	10年継続 中	75	363	想定浸水面積 42ha	82	4.4		継続
沖浦港海岸 家房地区 高潮対策事業 山口県	10年継続 中	21	180	想定浸水面積 12ha	25	7.3		継続
山口東港海岸 二島地区 高潮対策事業 山口市	10年継続 中	34	46	想定浸水面積 35ha	41	1.1		継続
柱島港海岸 柱島地区 高潮対策事業 岩国市	10年継続 中	3	109	想定浸水面積 3ha	4	25.8		継続
奈半利港海岸 奈半利地区 高潮対策事業 高知県	10年継続 中	51	2,626	想定浸水面積 28ha	100	26.0		継続
高知港海岸 種崎地区 海岸環境整備事業 高知県	10年継続 中	30	385	想定浸水面積 36ha	28	13.4		継続
島原港海岸 船津地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	37	124	想定浸水面積 5ha	46	2.7		継続
口ノ津港海岸 大屋地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	20	208	想定浸水面積 14ha	22	9.4		継続
瀬川港海岸 川内地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	31	37	想定浸水面積 3ha	31	1.2		継続
小口港海岸 芳ノ浦地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	9	19	想定浸水面積 4ha	12	1.6		継続
古江港海岸 木引地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	17	19	想定浸水面積 13ha	17	1.1		継続

白ノ浦海岸 梶泊地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	14	101	想定浸水面積 1ha 想定侵食面積 1ha	21	4.8		継続
紐差港海岸 長瀬地区 高潮対策事業 長崎県	10年継続 中	6	9	想定侵食面積 7ha	8	1.1		継続
別府港海岸 関ノ江地区 海岸環境整備事業 大分県	10年継続 中	23	78	想定浸水面積 8ha	20	3.8		継続
宮崎港海岸 一ツ葉地区 海岸環境整備事業 宮崎県	10年継続 中	147	271	想定侵食面積 6ha	176	1.5		継続
喜入港海岸 喜入地区 高潮対策事業 鹿児島県	10年継続 中	21	403	想定浸水面積 10ha	30	13.4		継続
根室港海岸 北浜地区 高潮対策事業 根室市	10年継続 中	8	72	想定浸水面積 5ha 想定侵食面積 3ha	9	8.4		継続
天塩港海岸 幌延地区 侵食対策事業 天塩町	10年継続 中	9	33	想定侵食面積 18ha	10	3.3		継続

【道路・街路事業】
(直轄・公団)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
北海道横断自動車 一般国道39号 美幌バイパス 北海道開発局 (自:北海道網走郡美幌町) (至:北海道網走郡女満別町)	10年継続 中	400	695	計画交通量:9,000台/日	348	2.0	・流動効率化の支援(女満別空港、網走港とのアクセスを改善) ・都市圏交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が点在)	継続
深川留萌自動車道 一般国道233号 沼田幌糠道路 北海道開発局 (自:北海道雨竜郡沼田町) (至:北海道留萌市)	10年継続 中	700	1,258	計画交通量:5,300台/日	818	1.5	・物流効率化の支援(留萌港とのアクセスを改善) ・地域づくりの支援(地域連携プロジェクトを支援)	継続
帯広広尾自動車道 一般国道236号 帯広川西道路 北海道開発局 (自:北海道河西郡芽室町) (至:北海道帯広市)	10年継続 中	900	1,775	計画交通量:9,300台/日	1,030	1.7	・物流効率化の支援(帯広空港、十勝港とのアクセスを改善) ・都市圏交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が点在)	継続
釧路中標津道路 一般国道272号 春別道路 北海道開発局 (自:北海道野付郡別海町) (至:北海道野付郡別海町)	10年継続 中	210	250	計画交通量:9,700台/日	153	1.6	・物流効率化の支援(釧路空港、中標津空港とのアクセスを改善) ・道路の防災対策・危機管理の充実(防災点検箇所解消)	継続
一般国道38号 釧路新道 北海道開発局 (自:北海道釧路市) (至:北海道釧路市)	10年継続 中	630	1,092	計画交通量:21,500台/日	492	2.2	・物流効率化の支援(釧路空港、釧路港とのアクセスを改善) ・都市圏交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が点在)	継続
一般国道336号 浦幌道路 北海道開発局 (自:北海道十勝郡浦幌町) (至:北海道十勝郡浦幌町)	10年継続 中	90	114	計画交通量:2,200台/日	60	1.9	・物流効率化の支援(十勝港、釧路港、苫小牧港とのアクセスが改善) ・地域づくりの支援(現道に冬期通行不能区間)	継続
東北横断自動車道釜石秋田線一般国道283号 仙人峠道路 東北地方整備局 (自:岩手県釜石市甲子町) (至:岩手県気仙郡住田町上有住)	10年継続 中	550	1,421	計画交通量:5,700台/日	781	1.8	・東北横断自動車道釜石秋田線と並行する自専道 ・拠点開発(又は地域連携)プロジェクトを支援(三陸地方拠点都市等) ・現道に事前通行規制区間が存在	継続
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 山田道路 東北地方整備局 (自:岩手県下閉伊郡山田町船越) (至:岩手県下閉伊郡山田町関谷)	再々評価	460	1,070	計画交通量:7,400台/日	620	1.7	・重要港湾釜石港とのアクセスが改善 ・現道に旅行速度の低い区間が存在 ・現道に震災点検要対策箇所が存在(織笠大橋)	継続
一般国道4号 土屋バイパス 東北地方整備局 (自:青森県東津軽郡平内町大字中野) (至:青森県青森市大字浅虫)	再々評価	170	386	計画交通量:23,500台/日	162	2.4	・青森市中心市街地へ至る現道が混雑 ・現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在(浅虫水族館入り口交差点) ・現道に冬期未改良区間が存在	継続
三陸縦貫自動車道 一般国道45号 矢本石巻道路 東北地方整備局 (自:宮城県桃生郡鳴瀬町川下) (至:宮城県桃生郡桃生町太田)	10年継続 中	1,400	1,967	計画交通量:19,900台/日	1,057	1.9	・重要港湾石巻港とのアクセスが改善 ・現道に旅行速度の低い区間が存在 ・現道に防災点検要対策箇所が存在	継続
東京湾岸道路 一般国道357号 東京湾岸道路(東京都区間) 関東地方整備局 (自:東京都江戸川区) (至:東京都大田区)	再々評価	1,700	796	計画交通量:56,900台/日	430	1.9	・物流の効率化支援(重要港湾東京港や東京国際空港とのアクセスが改善) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援)	継続
一般国道4号 小山石橋バイパス 関東地方整備局 (自:茨城県結城市) (至:栃木県河内郡上三川町)	再々評価	500	2,043	計画交通量:55,000台/日	318	6.4	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路「茨城西部・宇都宮広域連絡道路」の一部を形成) ・中心市街地の活性化(小山中心市街地へ至る現道が混雑)	継続

一般国道1号 原宿交差点改良 関東地方整備局 (神奈川県横浜市)	再々評価	150	263	計画交通量：41,400台/日	141	1.9	・中心市街地の活性化(横浜中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在(原宿))	継続
一般国道16号 八王子瑞穂広幅 関東地方整備局 (自：東京都八王子市) (至：東京都西多摩郡瑞穂町)	再々評価	900	600	計画交通量：50,600台/日	294	2.0	・中心市街地の活性化(昭島・福生中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在(小荷田))	継続
一般国道17号 綾戸バイパス 関東地方整備局 (自：群馬県北群馬郡子持村) (至：群馬県沼田市)	10年継続中	200	288	計画交通量：20,900台/日	178	1.6	・道路の防災対策・危機管理の充実(現道に防災点検要対策箇所が存在)	継続
一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス 関東地方整備局 (自：長野県諏訪郡下諏訪町) (至：長野県岡谷市)	10年継続中	380	1,505	計画交通量：30,900台/日	360	4.2	・中心市街地の活性化(下諏訪町、岡谷市中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在(西大路口))	継続
一般国道139号 都留バイパス 中部地方整備局 (山梨県都留市)	再々評価	200	244	計画交通量：13,400台/日	133	1.8	・中心市街地の活性化(都留中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在(古川渡))	継続
一般国道8号 西高岡広幅 北陸地方整備局 (自：富山県高岡市四屋) (至：富山県高岡市立野)	再々評価	200	92	計画交通量：39,200台/日	55	1.7	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(現道に震災点検要対策箇所が存在)	継続
金沢外環状道路 一般国道8号 金沢東部環状道路 北陸地方整備局 (自：石川県金沢市今町) (至：石川県金沢市鈴見台)	再々評価	1,000	3,765	計画交通量：43,900台/日	1,120	3.4	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路の一部を形成) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在)	継続
一般国道49号 亀田バイパス 北陸地方整備局 (自：新潟県中蒲原郡亀田町袋津) (至：新潟県新潟市紫竹山)	再々評価	140	376	計画交通量：42,000台/日	74	5.1	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路の一部を形成) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在)	継続
一般国道8号 黒崎広幅 北陸地方整備局 (自：新潟県新潟市下山田) (至：新潟県白根市下塩俵)	再々評価	98	233	計画交通量：35,500台/日	52	4.5	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(現道に震災点検要対策箇所が存在)	継続
一般国道8号 長岡バイパス 北陸地方整備局 (自：新潟県長岡市川崎町) (至：新潟県長岡市大積町)	再々評価	350	79	計画交通量：11,300台/日	28	2.8	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援)	継続
一般国道8号 金沢地区交通対策 北陸地方整備局 (自：石川県金沢市今町) (至：石川県松任市福留町)	再々評価	290	651	計画交通量：100,700台/日	198	3.3	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援)	継続
一般国道157号 野々市広幅 北陸地方整備局 (自：石川県金沢市横川) (至：石川県石川郡野々市町横宮町)	再々評価	30	30	計画交通量：38,600台/日	14	2.1	・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントのある交差点が存在)	継続
三遠南信自動車道 一般国道475号 飯橋道路 北陸地方整備局 (自：飯田市山本) (至：飯田市上久堅)	10年継続中	1,000	1,226	計画交通量：5,100台/日	817	1.5	・都市圏の交通円滑化の推進(並行する道路に主要渋滞ポイントである交差点が存在) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援)	継続
一般国道1号 北勢バイパス 中部地方整備局 (自：三重県三重郡川越町南福崎) (至：四日市市采女)	10年継続中	1,200	4,145	計画交通量：44,100台/日	986	4.2	・地域づくりの支援(地域開発プロジェクトを支援) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)	継続
一般国道23号 名四バイパス 中部地方整備局 (自：豊明市阿野町) (至：大府市共和町)	再々評価	540	1,266	計画交通量：68,000台/日	474	2.7	・物流の効率化の支援(特定重要港湾名古屋港とのアクセスが改善) ・中心市街地の活性化(豊明市街地へ至る現道が混雑)	継続
静岡東西道路 一般国道1号 静岡バイパス 中部地方整備局 (自：清水市興津東町) (至：静岡市丸子二軒家)	再々評価	2,600	2,424	計画交通量：56,200台/日	692	3.5	・地域の競争条件のための幹線道路網の構築(地域高規格道路 静岡東西道路の一部を形成) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道する道路に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
名豊道路 一般国道23号 豊橋東バイパス 中部地方整備局 (自：豊橋市東細谷町) (至：豊橋市野依町)	10年継続中	490	1,901	計画交通量：19,800台/日	418	4.5	・物流の効率化支援(重要港湾三河港とのアクセスが改善) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在する)	継続

名豊道路 一般国道23号 蒲郡バイパス 中部地方整備局 (自: 蒲郡市清田町) (至: 愛知県額田郡幸田町芦谷)	5年未着工	240	3,341	計画交通量: 44,600台/日	190	17.6	・物流の効率化支援(名古屋港、衣浦港、三河港とのアクセスが改善) ・中心市街地の活性化(蒲郡市街地の現道が混雑)	継続
名豊道路 一般国道23号 知立バイパス 中部地方整備局 (自: 安城市城ヶ入町) (至: 豊明市阿野町)	再々評価	840	2,135	計画交通量: 58,600台/日	405	5.3	・地域の競争条件のための幹線道路網の構築(地域高規格道路 名豊道路の一部を形成) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道する道路に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
岐阜南部横断ハイウェイ 一般国道21号 岐大バイパス 中部地方整備局 (自: 岐阜市東中島) (至: 大垣市長松町)	再々評価	970	5,909	計画交通量: 87,800台/日	462	12.6	・地域の競争条件のための幹線道路網の構築(地域高規格道路 岐阜南部横断ハイウェイの一部を形成) ・中心市街地の活性化(岐阜市街地へ至る現道が混雑)	継続
一般国道1号 富士由比バイパス 中部地方整備局 (自: 富士市今井) (至: 清水市興津東町)	再々評価	520	2,169	計画交通量: 32,200台/日	258	8.4	・中心市街地の活性化(岐阜市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(富士環状道路の一部を形成)	継続
一般国道19号 中津川バイパス 中部地方整備局 (自: 中津川市千旦林) (至: 中津川市落合)	再々評価	220	109	計画交通量: 17,300台/日	23	4.7	・中心市街地の活性化(中津川中心市街地へ至る現道が混雑) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画の位置付け)	継続
一般国道21号 関ヶ原バイパス 中部地方整備局 (自: 岐阜市不破郡垂井町日守) (至: 岐阜県不破郡関ヶ原町今須)	再々評価	330	338	計画交通量: 21,700台/日	201	1.7	・中心市街地の活性化(関ヶ原中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道42号 紀宝バイパス 中部地方整備局 (自: 三重県南牟婁郡紀宝町井田) (至: 三重県南牟婁郡紀宝町成川)	再々評価	120	263	計画交通量: 13,500台/日	129	2.0	・物流の効率化支援(重要港湾新宮港とのアクセスが改善) ・中心市街地の活性化(鶴殿村中心市街地へ至る現道が混雑)	継続
一般国道153号 豊田西バイパス 中部地方整備局 (自: 名古屋市長天白区天白町) (至: 豊田市東新町)	再々評価	490	1,949	計画交通量: 70,300台/日	202	9.6	・中心市街地の活性化(豊田中心市街地へ至る現道が混雑) ・地域・都市の基盤の形成(市街地再開発の計画あり)	継続
一般国道156号 岐阜東バイパス 中部地方整備局 (自: 岐阜県羽島郡岐南町八剣) (至: 関市山田)	再々評価	890	2,115	計画交通量: 57,100台/日	775	2.7	・中心市街地の活性化(岐阜中心市街地へ至る現道が混雑) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道246号 裾野バイパス 中部地方整備局 (自: 静岡県駿東郡小山町大字小山) (至: 沼津市大字大岡)	再々評価	750	829	計画交通量: 31,600台/日	185	4.5	・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)	継続
一般国道258号 大桑道路 中部地方整備局 (自: 大垣市桑田町) (至: 桑名市城南和泉)	再々評価	390	1,128	計画交通量: 16,800台/日	299	3.8	・物流の効率化支援(重要港湾四日市港とのアクセスが改善) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援)	継続
京奈和自動車道 一般国道24号 大和御所道路 近畿地方整備局 (自: 奈良県大和郡山市) (至: 奈良県五條市)	10年継続中	4,600	8,541	計画交通量: 39,000台/日	4,120	2.1	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントで交差する交差点が存在) ・地域づくりの支援(関西文化学術研究都市、奈良中和地方拠点都市地域を支援する)	継続
近畿自動車道紀勢線開通42号 一般国道42号 那智勝浦道路 近畿地方整備局 (自: 和歌山県新宮市) (至: 和歌山県東牟婁郡那智勝浦町)	10年継続中	660	1,982	計画交通量: 12,000台/日	671	3.0	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(近畿自動車道と並行する自専道) ・中心市街地の活性化(主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
北近畿豊岡自動車道 一般国道483号 春日和田山道路 近畿地方整備局 (自: 兵庫県朝来郡和田山町) (至: 兵庫県朝来郡山東町)	10年継続中	510	1,015	計画交通量: 10,300台/日	543	1.9	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントで交差する交差点が存在) ・地域づくりの支援(但馬地方拠点都市を支援する)	継続
琵琶湖西縦貫道路 一般国道161号 西大津バイパス 近畿地方整備局 (滋賀県大津市)	再々評価	970	561	計画交通量: 44,000台/日	175	3.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築(地域高規格道路 琵琶湖西縦貫道路の一部を形成) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道2号 明石西拡幅 近畿地方整備局 (兵庫県明石市)	再々評価	81	46	計画交通量: 47,800台/日	23	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ)	継続
一般国道8号 敦賀バイパス 近畿地方整備局 (福井県敦賀市)	再々評価	480	540	計画交通量: 17,000台/日	250	2.2	・物流売りの効率化の支援(重要港湾敦賀港とのアクセスが改善) ・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続

一般国道9号 五条大宮拡幅 近畿地方整備局 (京都府京都市)	10年継続 中	310	459	計画交通量：71,000台/日	275	1.7	・中心市街地の活性化(京都市中心市街地へ至る現道が混雑) ・地域・都市の基盤形成(丹波口駅地区土地区画整理事業)	継続
一般国道9号 笠波峠除雪拡幅 近畿地方整備局 (兵庫県美方郡村岡町)	再々評価	150	125	計画交通量：6,700台/日	76	1.6	・地域づくりの支援(但馬地域拠点都市地域) ・道路防災対策・危機管理の充実(防災点検箇所、冬期末改良区間等が存在)	継続
一般国道25号 斑鳩バイパス 近畿地方整備局 (奈良県生駒郡斑鳩町)	再々評価	240	457	計画交通量：14,000台/日	210	2.2	・中心市街地の活性化(斑鳩町中心に至る現道が混雑) ・良好な環境の保全・形成(騒音レベルが夜間要請限度を越えている区間が存在)	継続
一般国道27号 金山バイパス 近畿地方整備局 (自：福井県敦賀市) (至：福井県三方郡美浜町)	再々評価	390	355	計画交通量：19,600台/日	159	2.2	・都市圏の交通円滑化の推進(主要渋滞ポイントである交差点が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)	継続
山陰自動車道 一般国道191号 秋・三隅道路 中国地方整備局 (自：鳥根県大津郡三隅町三隅中) (至：山口県萩市三見)	10年継続 中	590	1,120	計画交通量：7,100台/日	580	1.9	・地域の競争条件の確保のための幹線道路網の構築(山陰自動車道と平行する自専道の位置づけあり) ・道路防災対策・危機管理の充実(対象区間に事前通行規制区間、防災点検箇所あり)	継続
一般国道56号 伊予インター関連 四国地方整備局 (自：愛媛県伊予市市場) (至：伊予郡松前町筒井)	10年継続 中	360	1,794	計画交通量：29,000台/日	300	6.0	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
南九州西回り自動車道 一般国道3号 出水阿久根道路 九州地方整備局 (自：鹿児島県出水市) (至：阿久根市)	5年未着 工	370	1,219	計画交通量：23,400台/日	340	3.6	・道路防災対策・危機管理の充実(高速ネットワークにおける代替路線の確保)	継続
西九州自動車道 一般国道497号 伊万里松浦道路 九州地方整備局 (自：佐賀県伊万里市) (至：長崎県松浦市)	5年未着 工	790	1,188	計画交通量：11,800台/日	713	1.7	・路防災対策・危機管理の充実(現道に震災・防災点検要対策箇所が存在)	継続
西九州自動車道 一般国道497号 唐津伊万里道路 九州地方整備局 (自：佐賀県唐津市) (至：伊万里市)	10年継続 中	790	1,917	計画交通量：27,100台/日	827	2.3	・物流効率化の支援(重要港湾伊万里港とのアクセスが改善)	継続
一般国道10号 花見改良 九州地方整備局 (自：宮崎県東諸県郡高岡町) (至：高岡町)	10年継続 中	97	247	計画交通量：19,300台/日	101	2.4	・道路防災対策・危機管理の充実(架替の必要のある老朽橋が存在)	継続
一般国道202号 福岡外環状道路 九州地方整備局 (自：福岡県福岡市博多区) (至：福岡市西区)	10年継続 中	1,810	9,994	計画交通量：29,200台/日	1,630	6.1	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道34号 神埼佐賀拡幅 九州地方整備局 (自：佐賀県神埼郡神埼町) (至：佐賀市)	10年継続 中	170	330	計画交通量：44,800台/日	162	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道3号 熊本北バイパス 九州地方整備局 (自：熊本県熊本市) (至：熊本市)	再々評価	700	1,073	計画交通量：50,500台/日	409	2.6	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道34号 日見バイパス 九州地方整備局 (自：長崎県長崎市) (至：長崎市)	再々評価	720	282	計画交通量：42,200台/日	105	2.7	・都市圏の交通円滑化の推進(現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在)	継続
一般国道208号 玉名バイパス 九州地方整備局 (自：熊本県玉名市) (至：玉名郡岱明町)	再々評価	270	934	計画交通量：27,800台/日	251	3.7	・中心市街地の活性化(玉名市街地へ至る現道が混雑) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援)	継続
一般国道45号 坂下拡幅 東北地方整備局 (自：宮城県仙台市宮城野区原町苦竹) (至：宮城県仙台市宮城野区原町苦竹)	再々評価	54	74	計画交通量：44,700台/日	28	2.6	・現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在(坂下交差点) ・現道の事故率が高く、安全な生活環境の確保が必要 ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け(第1次)	継続
中央自動車道 日本道路公園 (自：山梨県北都留郡上野原町) (至：山梨県大月市)	10年継続 中	1,300	3,725	計画交通量：64,000台/日	1,554	2.4		継続

一般国道158号高山清見道路 中部地方整備局/日本道路公団 (自:岐阜県大野郡清見村牧ヶ 洞) (至:岐阜県大野郡清見村夏蔵)	10年継続 中	1,600	2,453	計画交通量:15,700台/日	1,360	1.8		継続
---	------------	-------	-------	-----------------	-------	-----	--	----

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
一般国道338号 白糠バイパス 青森県 (自:青森県下北郡東通村大字白 糠) (至:上北郡六ヶ所村大字泊)	再々評価	91	149	計画交通量:4,270台/日	94	1.6	・活力ある地域づくり支援(大型車すれ 違い困難隣接役場間の所要時間が30分 超(49分)) ・開発プロジェクト支援(むつ小川原開 発、東通原発) ・防災・危機管理の充実孤立集落の存在	継続
一般国道283号 仙人道路 岩手県 (自:岩手県気仙郡住田町秋丸) (至:岩手県遠野市上郷町平倉)	10年継続 中	83	1,150	計画交通量:6,002台/日	712	1.6	・物流効率化の支援(重要港湾釜石港と のアクセス改善) ・地域づくりの支援(大型車すれ違い区 間の解消) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊 急輸送道路ネットワーク計画に位置付け(1	継続
一般国道284号 薄衣バイパス 岩手県 (自:岩手県一関市) (至:岩手県東磐井郡川崎村)	10年継続 中	144	347	計画交通量:14,350台/日	159	2.2	・物流の効率化の支援(橋梁架替による 荷重制限橋の解消) ・地域・都市の基盤の形成(市街地再開 発計画あり(川崎村まちなみ再生事 業)) ・道路の防災対策・危機管理の充実(異 常気象時通行規制(冠水)の解消)	継続
一般国道285号 南沢バイパス 秋田県 (自:秋田県北秋田郡上小阿仁村 額刺岱) (至:秋田県上小阿仁村大林)	10年継続 中	73	39	計画交通量:7,700台/日	20	2.0	・物流の効率化の支援(大館能代空港と のアクセス改善)(現道を総重量25t 車両が通行できない) ・地域づくりの支援(現道に大型車の大 型車のすれ違い困難区間が存在)(平成 19年秋田国体を支援)	継続
一般国道345号 鶴岡南バイパス 山形県 (自:山形県鶴岡市大字井岡) (至:山形県鶴岡市外内島)	10年継続 中	76	86	計画交通量:8,600台/日	35	2.5	・物流効率化の支援(山形自動車道 鶴 岡ICアクセス) ・都市圏の交通円滑化の推進(交流促進 型広域道路) ・地域づくりの支援(庄内地方拠点都市 地域)	継続
一般国道245号 勝田拡幅 茨城県 (自:茨城県ひたちなか市) (至:茨城県那珂郡東海村)	10年継続 中	73	93	計画交通量:28,400台/日	39	2.3	・物流の効率化の支援(重要港湾常陸那 珂港とのアクセスが改善) ・地域・都市基盤整備の形成(市街地再 開発の計画あり)	継続
一般国道123号 茂木バイパス 栃木県 (栃木県芳賀郡茂木町)	10年継続 中	85	282	計画交通量:8,000台/日	97	2.9	・中心市街地の活性化(茂木町中心市街 地へ至る現道が混雑) ・地域づくりの支援(地域連携プロジェ クトを支援)	継続
一般国道120号 椎坂バイパス 群馬県 (自:群馬県利根郡利根村) (至:利根郡白沢村)	5年未着 工	120	490	計画交通量:11,000台/日	95	5.1	・地域づくりの支援(中心市街地へ至る 現道の混雑度が1.0以上) ・道路防災対策・危機管理の充実(現道 に防災点検要箇所が存在)	継続
一般国道134号 湘南拡幅 神奈川県 (自:神奈川県藤沢市) (至:神奈川県茅ヶ崎市)	10年継続 中	130	73	計画交通量:29,000台/日	48	1.5	・地域づくりの支援(地域プロジェク ト) ・安心して住める国土の実現(緊急輸送 路)	継続
一般国道147号 高家バイパス 長野県 (自:長野県南安曇郡豊科町) (至:長野県松本市)	10年継続 中	130	238	計画交通量:13,000台/日	40	6.0	・都市圏の交通円滑化の推進(松本都市 環状道路の促進) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊 急輸送道路ネットワーク計画に位置づ け)	継続
一般国道418号 売木峠バイパス 長野県 (自:長野県下伊那郡売木村) (至:長野県下伊那郡阿南町)	10年継続 中	90	64	計画交通量:1,300台/日	39	1.6	・地域づくりの支援(大型車の交互通行 が可能) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊 急輸送道路ネットワーク計画に位置づ け)	継続
一般国道290号 桂小長谷バイパ 新潟県 (自:新潟県岩船郡関川村) (至:北蒲原郡黒川村)	10年継続 中	75	156	計画交通量:2,304台/日	81	1.9	・物流効率化の支援(現道を総重量25 tの車両が通行できない。) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊 急輸送道路ネットワーク計画に位置づけ 有り。)	継続
一般国道359号 婦中西バイパス 富山県 (富山県婦負郡婦中町)	10年継続 中	59	70	計画交通量:13,448台/日	18	3.9	・物流効率化の支援(主要な物流拠点へ のアクセスが改善される。) ・道路の防災対策・危機管理の充実(地 域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク 計画に位置づけ有り。)	継続
一般国道157号 日当・平野バイパ 岐阜県 (自:岐阜県本巣郡根尾村) (至:岐阜県本巣郡本巣町)	10年継続 中	84	203	計画交通量:4,873台/日	62	3.3	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い 困難箇所の解消)	継続
一般国道260号 南島バイパス 三重県 (三重県度会郡南島町)	10年継続 中	36	73	計画交通量:4,258台/日	38	1.9	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い 困難箇所の解消)	継続

一般国道368号 色太バイパス 三重県 (三重県多気郡勢和村)	10年継続 中	12	14	計画交通量: 2,444台/日	7	2.0	・道路の防災対策・危機管理の充実(事前規制区間(雨量)の解消)	継続
一般国道169号 桜井バイパス 奈良県 (自: 奈良県桜井市箸中) (至: 上之庄)	10年継続 中	46	474	計画交通量: 14,800台/日	56	8.5	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑度1.0以上)	継続
一般国道370号 毛原~小西拡幅 和歌山県 (自: 和歌山県海草郡美里町) (至: 和歌山県海草郡美里町)	10年継続 中	45	48	計画交通量: 3,300台/日	22	2.2	・地域づくりの支援(対象区間の大型車すれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(災害により孤立化する集落が存在)	継続
一般国道480号 三田バイパス 和歌山県 (自: 和歌山県有田郡清水町) (至: 和歌山県有田郡清水町)	10年継続 中	60	83	計画交通量: 3,300台/日	39	2.1	・地域づくりの支援(対象区間の大型車すれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(災害により孤立化する集落が存在)	継続
一般国道371号 石仏バイパス 大阪府 (大阪府河内長野市)	10年継続 中	260	1,122	計画交通量: 14,100台/日	254	4.4	・中心市街地の活性化(中心市街地に至る現道の混雑度1.0以上)	継続
一般国道179号 鏡野バイパス 岡山県 (自: 岡山県津山市神戸) (至: 岡山県苫田郡鏡野町円宗寺)	10年継続 中	70	101	計画交通量: 11,929台/日	49	2.1	・物流効率化の支援(中国縦貫自動車道、院庄ICへのアクセスを改善) ・中心市街地の活性化(津山市市街地周辺部の渋滞解消)	継続
一般国道180号 鳴戸拡幅 岡山県 (自: 岡山県高梁市今津中) (至: 岡山県高梁市鳴戸)	10年継続 中	40	66	計画交通量: 13,761台/日	31	2.1	・物流効率化の支援(中国横断自動車道、賀陽IC及び吉備高梁市へのアクセスを改善) ・地域づくりの支援(現道の大型車すれ違い困難区間の解消)	継続
一般国道430号 鶴新田バイパス 岡山県 (自: 岡山県倉敷市鶴の浦) (至: 岡山県倉敷市鶴新田)	10年継続 中	50	132	計画交通量: 25,390台/日	39	3.4	・物流効率化の支援(水島港、瀬戸中央自動車道、水島ICへのアクセスを改善) ・地域づくりの支援(国際交流インフラ、交通連携推進事業)	継続
一般国道193号 倉羅バイパス 徳島県 (自: 徳島県麻植郡美郷村) (至: 名西郡神山町)	10年継続 中	96	440	計画交通量: 2,250台/日	128	3.4	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け)	継続
一般国道379号 内子東バイパス 愛媛県 (自: 愛媛県上浮穴郡小田町) (至: 喜多郡内子町)	10年継続 中	133	128	計画交通量: 4,700台/日	80	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け・防災点検要対策箇所が存在)	継続
一般国道439号 大峠バイパス 高知県 (自: 高知県吾川郡吾北村) (至: 池川町)	10年継続 中	143	273	計画交通量: 3,370台/日	171	1.6	・物流効率化の支援(現道を25t車両が通行できない) ・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が存在) ・道路の防災対策・危機管理の充実(災害による道路寸断で孤立化する集落が存在) ・緊急輸送道路ネットワーク計画に位置付け(事前通行規制区間が存在)	継続
一般国道324号 出島バイパス 長崎県 (自: 長崎県長崎市) (至: 長崎県長崎市)	10年継続 中	420	1,115	計画交通量: 28,500台/日	464	2.4	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・地域づくりの支援 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
一般国道266号 姫浦2拡幅 熊本県 (自: 熊本県天草郡姫戸町) (至: 熊本県天草郡姫戸町)	10年継続 中	42	75	計画交通量: 5,000台/日	49	1.5	・地域づくりの支援 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
一般国道442号 竹田拡幅 大分県 (自: 大分県竹田市米納) (大分県(至: 大分県竹田市小川))	10年継続 中	48	90	計画交通量: 4,600台/日	59	1.5	・地域づくりの支援 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
一般国道327号 岩屋戸バイパス 宮崎県 (宮崎県東臼杵郡椎葉村)	10年継続 中	90	140	計画交通量: 3,300台/日	94	1.5	・物流の効率化 ・地域づくりの支援 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
一般国道388号 和田越バイパス 宮崎県 (自: 宮崎県東臼杵郡北郷村) (至: 宮崎県東臼杵郡西郷村)	10年継続 中	88	163	計画交通量: 3,500台/日	105	1.6	・物流の効率化 ・地域づくりの支援 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
一般国道448号 宇戸バイパス 宮崎県 (自: 宮崎県串間市) (至: 宮崎県串間市)	10年継続 中	46	87	計画交通量: 4,700台/日	56	1.6	・物流の効率化 ・地域づくりの支援 ・道路の防災・危機管理の充実	継続

一般国道449号 本部南道路 沖縄県 (自: 沖縄県名護市) (至: 沖縄県本部町)	10年継続 中	147	355	計画交通量: 13,300台/日	167	2.1	・物流の効率化の支援(最寄りの港湾へのアクセスが改善される) ・地域づくりの支援(拠点開発プロジェクトを支援する)	継続
主要地方道 岩見沢石狩線 北海道 (自: 北海道空知郡北村幌達布) (至: 北海道石狩郡新篠津村市街)	10年継続 中	132	330	計画交通量: 9,290台/日	126	2.6	・物流効率化の支援(重要港湾石狩湾新港へのアクセスが改善) ・地域づくりの支援(岩見沢大橋における大型車のすれ違い困難が解消)	継続
村道 日勝赤岩線 北海道 (自: 北海道勇払郡占冠村国有林野265林班れ小班) (至: 北海道勇払郡占冠村国有林野259林班お小班)	10年継続 中	39	78	計画交通量: 1,132台/日	39	2.0	・地域づくりの支援(冬期交通不能区間の解消、大型車すれ違い困難区間の解消)	継続
主要地方道 東京大師横浜線 川崎市 (自: 東京都大田区羽田) (至: 神奈川県川崎市川崎区大師河原)	10年継続 中	372	1,082	計画交通量: 43,200台/日	408	2.7	・物流の効率化の支援 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
市道 坂本芦名線 横須賀市 (自: 神奈川県横須賀市芦名) (至: 神奈川県横須賀市平作)	10年継続 中	94	390	計画交通量: 9,300台/日	120	3.2	・地域づくりの支援	継続
主要地方道高岡環状線 富山県 (自: 富山県高岡市上伏間江) (至: 富山県高岡市佐野)	10年継続 中	186	1,206	計画交通量: 50,300台/日	312	3.8	・地域の競争力確保のための幹線道路網の構築 ・都市圏交通円滑化の推進 等	継続
主要地方道富山立山公園線 富山県 (自: 富山県富山市天正寺) (至: 富山県中新川郡立山町利田)	10年継続 中	118	356	計画交通量: 29,400台/日	118	3.0	・中心市街地の活性化 ・都市圏交通円滑化の推進 等	継続
一般県道多武峰見瀬線 奈良県 (自: 奈良県高市郡明日香村) (至: 奈良県高市郡明日香村)	10年継続 中	26	74	計画交通量: 602台/日	58	1.3	・地域づくりの支援 (特別立法に基づく事業) ・道路の防災対策、危機管理の充実 (災害により孤立化する集落の解消)	継続
沖縄環状線 沖縄県 (自: 沖縄県北中城村比嘉) (至: 沖縄県沖縄市比屋根)	10年継続 中	252	916	計画交通量: 23,400台/日	257	3.6	・物流の効率化の支援(重要港湾中城港湾から沖縄自動車道までのアクセスが改善される)・中心市街地の活性化(中心市街地へ至る現道の混雑が緩和される)等	継続
村道一周線 沖縄県 (自: 沖縄県粟国村字浜) (至: 沖縄県粟国村字浜)	10年継続 中	20	34	計画交通量: 550台/日	21	1.6	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される)	継続
市道コザ給食センター線 沖縄県 (自: 沖縄県沖縄市字安慶田) (至: 沖縄県沖縄市字胡屋)	10年継続 中	18	45	計画交通量: 3,900台/日	21	2.2	・地域づくりの支援(大型車のすれ違い困難区間が解消される) ・安全な生活環境の確保(通学路で現況歩道なしが解消される)	継続
外環状線 青森市 (自: 青森県青森市大字矢田前字浅井) (至: 青森県青森市大字平新田字森越)	10年継続 中	24	55	計画交通量: 9,400台/日	24	2.3	・安全な生活環境の確保(通学路で現況歩道幅員 1.0mが解消される)	継続
平磐城線 福島県 (自: 福島県いわき市小名浜岡小名) (至: 福島県いわき市小名浜)	10年継続 中	78	239	計画交通量: 29,200台/日	88	2.7	・物流効率化の支援(重要港湾小名浜港へのアクセスの改善) ・都市圏の交通円滑化の推進(混雑時旅行速度20km/時未満である箇所が存在)	継続
勿来岩間線 福島県 (自: 福島県いわき市後田町) (至: 福島県いわき市植田町)	10年継続 中	39	69	計画交通量: 10,000台/日	33	2.1	・物流効率化の支援(いわき勿来1.0へのアクセスの改善) ・都市圏の交通円滑化の推進(第3次渋滞対策プログラムに位置づけ有り)	継続
須賀佐田線 茨城県 (自: 茨城県鹿嶋市宮中) (至: 茨城県鹿嶋市下埜)	10年継続 中	70	165	計画交通量: 21,000台/日	71	2.3	・最寄りの空港・港湾又は主要な物流拠点へのアクセスが改善される。	継続
三国橋大聖院線 茨城県 (自: 茨城県古河市本町) (至: 茨城県古河市本町)	10年継続 中	52	82	計画交通量: 12,000台/日	53	1.6	・道路整備によって歩道を設置することができる。	継続
城中・田宮線 牛久市 (自: 茨城県牛久市牛久町) (至: 茨城県牛久市牛久町)	10年継続 中	29	91	計画交通量: 7,140台/日	34	2.7	・公共交通機関の利用の促進に供する(循環バスの計画がある。)	継続

坂東大橋石山線（八坂町工区） 群馬県 （自：群馬県伊勢崎市八坂町） （至：群馬県伊勢崎市大字茂呂）	10年継続 中	65	220	計画交通量：15,700台／日	66	3.4	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化等	継続
南八幡京ヶ島線（倉賀野工区） 高崎市 （自：群馬県高崎市倉賀野町字上 稲荷前） （至：群馬県高崎市宮原町）	10年継続 中	45	139	計画交通量：5,200台／日	47	2.9	・物流効率化の支援、鉄道により一体的 発展が阻害されている地区の解消等	継続
本宿内匠線（第2工区） 富岡市 （自：群馬県富岡市富岡字中町南 浦） （至：群馬県富岡市富岡字築場）	10年継続 中	10	29	計画交通量：10,000台／日	12	2.4	・安全な生活環境の確保 ・物流効率化の支援等	継続
飯能所沢線 埼玉県 （自：埼玉県所沢市上荒井） （至：埼玉県所沢市山口）	10年継続 中	59	104	計画交通量：48,000台／日	64	1.6	・中心市街地へ至る現道の混雑度1.0 以上 ・対象区間が第3次渋滞対策プログラム に位置付けあり ・現道の混雑時旅行速度が20km/h未満で ある箇所がある	継続
中野畑沢線 千葉県 （自：千葉県木更津市江川字向 後） （至：千葉県木更津市中央）	10年継続 中	148	443	計画交通量： 24,700～23,700台／日	144	3.1	・主要な物流拠点とのアクセス強化 ・中心市街地の活性化	継続
藤崎花咲線 千葉県 （自：千葉県習志野市大久保） （至：千葉県習志野市花咲）	10年継続 中	23	59	計画交通量：9,000台／日	19	3.2	・都市圏の交通円滑化の推進 ・道路の防災対策、危機管理の充実	継続
J R 南武線 東京都 （自：神奈川県川崎市多摩区菅） （至：東京都稲城市大字大丸）	10年継続 中	598	1,869	踏切交通遮断量：220,000台 ／日	486	3.9	・15箇所の踏切を除却 ・都市計画事業と連携したまちづくり ・踏切除却により地域分断の解消	継続
羽沢池辺線（羽沢菅田地区） 横浜市 （自：神奈川県横浜市神奈川区羽 沢町） （至：神奈川県横浜市緑区鴨居 町）	10年継続 中	450	1,141	計画交通量：20,000台／日	372	3.1	・都市地域の基盤形成	継続
横浜伊勢原線（和泉地区） 横浜市 （自：神奈川県横浜市泉区和泉 町） （至：神奈川県横浜市泉区和泉 町）	10年継続 中	36	297	計画交通量：21,000台／日	37	8.0	・都市地域の基盤形成	継続
権太坂和泉線（名瀬岡津地区） 横浜市 （自：神奈川県横浜市戸塚区名瀬 町） （至：神奈川県横浜市泉区新橋 町）	10年継続 中	140	520	計画交通量：37,000台／日	134	3.9	・都市地域の基盤形成	継続
権太坂和泉線（和泉地区） 横浜市 （自：神奈川県横浜市泉区弥生 台） （至：神奈川県横浜市泉区和泉 町）	10年継続 中	36	297	計画交通量：21,000台／日	37	8.0	・都市地域の基盤形成	継続
牛島城川原線 富山市 （自：富山県富山市牛島本町二丁 目字大百刈） （至：富山県富山市下新西町字本 縄二番）	10年継続 中	40	149	計画交通量：21,100台／日	40	3.7	・富山港、富山駅北地区、富山空港を南 北に結ぶアクセス機能が強化	継続
諸江向粟崎線（向粟崎湊大橋） 石川県 （自：石川県金沢市湊三丁目） （至：石川県河北郡内灘町字旭ヶ 丘）	10年継続 中	68	261	計画交通量：21,600台／日	69	3.8	・新たな渡河橋が整備され、能都方面と 金沢港や金沢市街地とのアクセスが強化	継続
一宮春日井線（八初工区） 岩倉市 （自：岩倉市東町長山） （至：岩倉市八初町六反田）	10年継続 中	19	59	計画交通量：34,800台／日	21	2.8	・夜間騒音要請限度を超過している地区 の騒音レベルが低下される ・川により一体的発展が阻害されている 地区を解消する	継続
J R 東海中央本線（春日井市） 愛知県 （自：春日井市長塚町字西切野） （至：春日井市柏井町四丁目）	10年継続 中	259	507	踏切交通遮断量：72,579台時 ／日	207	2.5	・1日の遮断時間が2時間以上の踏切2 箇所を除去することにより、渋滞を緩和 し交通の円滑化が図られる ・鉄道により一体的発展が阻害されて る地区を鉄道高架化により解消する	継続
星崎鳴海線（柴田架道橋） 名古屋市 （自：名古屋市南区柴田町二丁 目） （至：名古屋市南区白水町）	10年継続 中	166	296	踏切交通遮断量：149,774台 時／日	133	2.2	・都市圏の交通円滑化の促進（踏切によ る交通遮断の解消） ・その他（鉄道による一体的発展が阻害 されている地区の解消）	継続
JR北陸線外2線連続立体交差事業 福井県 （自：福井市みのり1丁目） （至：福井市開発町）	10年継続 中	583	1,069	踏切交通遮断量：27,521台時 ／日	520	2.1	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続

近鉄奈良線（東大阪市）連続立体交差事業 大阪府 （自：大阪府東大阪市西岩田2丁目） （至：大阪府東大阪市桜町）	10年継続中	603	1,200	踏切交通遮断量：244,544台時/日	603	2.0	・都市圏の交通円滑化の推進 ・良好な環境の保全・形成	継続
中和幹線（下田）街路事業 奈良県 （自：奈良県香芝市西真美一丁目） （至：奈良県香芝市北今市五丁目）	10年継続中	162	1,134	計画交通量：38,000台/日	161	7.0	・主要渋滞ポイントである下田交差点の交通混雑を緩和 ・地域連携プロジェクトの中和地方拠点都市地域整備を支援	継続
関町線街路事業 大和郡山市 （自：奈良県大和郡山市新紺屋町） （至：奈良県大和郡山市紺屋町）	10年継続中	9	74	計画交通量：14,000台/日	49	1.5	・物流拠点へのアクセスが改善 ・中心市街地内で行う事業で、一方通行を交互通行とすることで歩行者の安全性、車両交通の円滑化を向上	継続
東総社中原線（市道 東総社中原本線） 総社市 （自：岡山県総社市三輪地内） （至：岡山県総社市中原地内）	10年継続中	74	232	計画交通量：21,500台/日	71	3.3	・地域防災計画に位置付けがある ・総社駅南区画整理事業と併せて整備していることから地域開発の効果が目に見える	継続
筒井小倉線（主要地方道福岡早良大野城線） 福岡県 （自：福岡県春日市春日原北町） （至：福岡県春日市原町）	10年継続中	42	211	計画交通量：16,000台/日	36	6.0	・鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消 ・電線類の地中化により良好な都市基盤を形成	継続
潮見町干尽町2号線 長崎県 （自：長崎県佐世保市福石町） （至：長崎県佐世保市島地町）	10年継続中	144	332	踏切遮断交通量：24,740台・時/日	139	2.4	・物流拠点へのアクセスの改善 ・鉄道により一体的発展が阻害されている地区を解消	継続
丸山五和線（中の島）（一般県道石井庄手線） 大分県 （自：大分県日田市大字庄手字本庄町） （至：大分県日田市大字庄手字村前）	10年継続中	39	64	計画交通量：9,500台/日	32	2.0	・良好な交通環境の創造・地域活性化への貢献	継続
城山西線（一般県道築地汐入線） 北九州市 （自：福岡県北九州市八幡西区藤田三丁目） （至：福岡県北九州市八幡西区黒崎城石）	10年継続中	72	137	計画交通量：11,600台/日	72	1.9	・物流拠点へのアクセスが改善される。	継続
豊見城中央線外1線 沖縄県 （自：沖縄県豊見城村真玉橋） （至：沖縄県那覇市古波蔵）	10年継続中	38	201	計画交通量：26,600台/日	93	2.2	・総重量25tの車両若しくはISO規格背高海上コンテナ輸送車の通行が可能となる。 ・対象区間の交通混雑の解消	継続
名古屋市道高速1号 名古屋市中川区島井町 ～名古屋市中川区猪高町 （名古屋千種区鏡池通 ～名古屋市中川区猪高町）* （名古屋高速道路会社）*は事業中間区間である四谷・高針間を示す。	10年継続中	5,388 *2,044	14,840	計画交通量：35,400台/日	6,323	2.4	・都市圏の交通円滑化の推進（平行する現道に主要渋滞ポイントである交差点が存在） ・大規模イベント（国際博覧会）の輸送計画路線に指定	継続

【土地区画整理事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 （億円）	便益（B）		費用 （C） （億円）	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 （億円）	便益の主な根拠				
長内地区 岩手県久慈市	5年未着工	125	115	計画交通量：42,123台	37	3.1	・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成	継続
伊奈・谷和原丘陵部一体型特定 茨城県	10年継続中	788	264	計画交通量：18,269台	85	3.1	・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成	継続
下栗・平松本町 下栗・平松本町土地区画整理組合	10年継続中	125	130	計画交通量：76,047台	75	1.7	・都市圏の交通円滑化の推進 ・安全な生活環境の確保	継続
駒形第一地区 群馬県前橋市	10年継続中	199	303	計画交通量：78,294台	80	3.8	・地域・都市基盤の形成 ・安全な生活環境の確保	継続
大門第二特定 大門第二特定土地区画整理組合	10年継続中	265	299	計画交通量：64,000台	94	3.2	・地域都市の基盤の整備 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
坂田西特定 坂田西特定土地区画整理組合	10年継続中	138	206	計画交通量：64,000台	62	3.3	・地域都市の基盤の整備 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
木更津市請西千束台 木更津市請西千束台土地区画整理組合	10年継続中	60	138	計画交通量：19,894台	15	9.5	・地域・都市の基盤形成 ・地域づくりの支援	継続
茂原駅前通り地区 千葉県茂原市	10年継続中	163	141	計画交通量：35,000台	79	1.8	・中心市街地の活性化 ・良好な環境の保全・形成	継続
座生特定 野田市座生土地区画整理組合	10年継続中	356	39	計画交通量：9,133台	13	3.0	・地域・都市の基盤形成 ・良好な環境の保全形成	継続
七光台駅西 野田市七光台西土地区画整理組合	10年継続中	249	74	計画交通量：19,180台	27	2.8	・地域・都市の基盤形成 ・良好な環境の保全形成	継続
稲城稲城長沼駅周辺 東京都稲城市	10年継続中	151	254	計画交通量：20,000台	61	4.2	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・良好な環境の保全・形成	継続
稲城南多摩駅周辺 東京都稲城市	10年継続中	140	226	計画交通量：58,000台	60	3.8	・地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 ・良好な環境の保全・形成	継続

山梨市駅前 山梨県山梨市	10年継続 中	109	59	計画交通量：10,422台	37	1.6	・中心市街地の活性化 ・安全な生活環境の確保	継続
長野駅周辺第二 長野県長野市	10年継続 中	723	2,624	計画交通量：89,828台	617	4.3	・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	継続
十日町駅西 新潟県十日町市	10年継続 中	66	94	計画交通量：29,000台	22	4.3	・地域・都市の基盤の形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
東第二 静岡県浜松市	10年継続 中	485	1,171	計画交通量：105,600台	301	3.9	・中心市街地の活性化 ・良好な環境の保全・形成	継続
水守 静岡県藤枝市	10年継続 中	148	105	計画交通量：38,000台	44	2.4	・良好な環境の保全・形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
岩崎山前 愛知県小牧市	10年継続 中	98	124	計画交通量：29,654台	33	3.8	・地域・都市の基盤形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
太田川駅周辺 愛知県東海市	10年継続 中	347	320	計画交通量：16,521台	186	1.7	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
土橋 愛知県豊田市	5年未着 工	283	176	計画交通量：87,015台	99	1.8	・都市圏の交通円滑化の推進 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
乙川中部 愛知県半田市	10年継続 中	156	165	計画交通量：11,135台	44	3.8	・良好な環境の保全・形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
東海渡内特定 東海渡内特定土地区画整理組合	10年継続 中	77	62	計画交通量：24,121台	34	1.8	・地域・都市の基盤形成 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
中央西 三重県名張市	10年継続 中	107	113	計画交通量：35,161台	61	1.8	・中心市街地の活性化 ・地域・都市の基盤の形成	継続
西宮北口駅南 兵庫県西宮市	10年継続 中	115	155	計画交通量：32,143台	97	1.6	・中心市街地の活性化 ・都市圏の交通円滑化の推進	継続
西条駅前 広島県東広島市	10年継続 中	131	320	計画交通量：25,600台	84	3.8	・経済構造改革の支援 ・安心して住める国土の実現	継続
多久駅周辺 佐賀県多久市	10年継続 中	100	74	計画交通量：25,500台	46	1.6	・中心市街地の活性化 ・道路の防災対策・危機管理の充実	継続
湊地区 鹿児島県指宿市	10年継続 中	55	18	計画交通量：4,000台	8	2.1	・中心市街地の活性化 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
帖佐第一地区 鹿児島県姶良町	10年継続 中	99	83	計画交通量：3,000台	15	5.6	・都市圏の交通円滑化の促進 ・道路の防災・危機管理の充実	継続
南上原 沖縄県中城村	10年継続 中	168	166	計画交通量：34,540台	71	2.4	・道路の防災対策・危機管理の充実 ・良好な環境の保全・形成	継続
大高駅前 名古屋市中区	10年継続 中	89	137	計画交通量：60,657台	50	2.8	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成	継続
下志段味特定 下志段味特定土地区画整理組合	10年継続 中	403	349	計画交通量：22,694台	86	4.1	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成	継続
浜山 神戸市	10年継続 中	438	779	計画交通量：43,500台	296	2.6	・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成	継続
道場八多特定 神戸市	10年継続 中	184	179	計画交通量：24,400台	100	1.8	・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成	継続
白水特定 神戸市白水特定土地整理組合	10年継続 中	108	192	計画交通量：5,400台	56	3.4	・地域・都市の基盤の形成 ・良好な環境の保全・形成	継続
香椎副都心 都市基盤整備公団	10年継続 中	704	243	計画交通量：45,300台	72	3.4	・都市圏の交通円滑化の推進 ・地域・都市の基盤の形成 ・地域づくりの支援	継続

【市街地再開発事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
西小倉駅前第一地区 西小倉駅前第一地区市街地再開発 組合	5年未着 工	60	238	・周辺10kmの地価上昇 ・区域内施設(延床面積 約20,000㎡)の収益向上	62	3.9	事業採算の見通しがたっている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境 が整っている	継続
もとまち4・5番地区 塩竈市	5年未着 工	47	62	周辺10kmの地価上昇 区域内施設(延床面積 約 11,000㎡)の収益向上	47	1.3	事業採算の見通しが立っている 地権者の合意等、円滑な事業執行の環境 が整っている	継続

【都市再生推進事業】

(都市防災総合推進事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
環状7号線葛飾地区 東京都葛飾区	10年継続 中	33	528	都市防火区画面積：約650ha 都市防火区画内建物棟数：約 19,000 棟避難圏域面積：約390ha 避難圏域内人口：約50,000人	33	15.9	・地元情勢 ・関連計画等	継続

【港湾整備事業】

(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
苫小牧港 西港区商港地区 国際 海上コンテナミナ 北海道開発局	10年継続 中	740	1,804	輸送コスト削減 (H17 外貨引取り取扱量 1,010千トン)	798	2.3		継続

十勝港 外港地区 地域生活基盤の整備 北海道開発局	その他	68	77	業務コト削減 (H12実績 利用漁船数 118隻)	60	1.3		継続
増毛港 本港地区 地域生活基盤の整備 北海道開発局	10年継続中	94	265	業務コト削減 (H18 利用漁船数 109隻)	107	2.5		継続
松前港 本港地区 地域生活基盤の整備 北海道開発局	5年未着工	41	-	-	-	-		中止
八戸港 外港地区 防波堤の整備 東北地方整備局	10年継続中	870	4,613	輸送コト削減 (H22 取扱貨物量 5,925千ト)	1,216	3.8	C02削減、NOX削減	継続
青森港 本港地区 防波堤の整備 東北地方整備局	10年継続中	67	120	移動コト削減 (H17 旅客数9千人) 港湾来訪者の交流機会の増加 (H17 緑地利用者219千人)	93	1.3		継続
青森港 沖館地区 防波堤の整備 東北地方整備局	10年継続中	267	387	輸送コト削減 (H24 取扱貨物量 24,500千ト) 輸送コト削減(旅客) (H24 旅客数849千人)	295	1.3	C02削減、NOX削減	継続
仙台塩釜港 仙台湾区外港地区 防波堤の整備 東北地方整備局	10年継続中	450	1,518	輸送コト削減 (H17 取扱貨物量 2,531千ト)	608	2.5	C02削減、NOX削減	継続
石巻港 雲雀野地区 多目的国際ターミナル 東北地方整備局	10年継続中	1,400	1,894	輸送コト削減 (H22 取扱貨物量 2,196千ト)	1,425	1.3	C02削減、NOX削減	継続
秋田港 外港地区 防波堤の整備 東北地方整備局	その他	347	385	輸送コト削減 (H22 取扱貨物量 1,543千ト)	310	1.2	C02削減、NOX削減	継続
秋田港 飯島地区 多目的国際ターミナル 東北地方整備局	その他	213	-	-	-	-		中止
酒田港 本港・北港地区 防波堤の整備 東北地方整備局	10年継続中	621	1,769	輸送コト削減 (H15 取扱貨物量 5,014千ト)	786	2.3	C02削減、NOX削減	継続
小名浜港 本港地区 防波堤の整備 東北地方整備局	10年継続中	392	907	海難の減少 (H22 避泊水域6隻分(500~3,000G/T級))	521	1.7		継続
相馬港 本港地区 多目的国際ターミナル 東北地方整備局	10年継続中	300	403	輸送コト削減 (H28 取扱貨物量 6,147千ト)	297	1.4	C02削減、NOX削減	継続
鹿島港 外港地区 多目的国際ターミナル 関東地方整備局	10年継続中	620	1,042	輸送コト削減 (H21 取扱貨物量 3,840千ト)	683	1.5	C02削減、NOX削減	継続
常陸那珂港 外港地区 防波堤の整備 関東地方整備局	10年継続中	1,088	2,187	輸送コト削減 (H22 取扱貨物量 3,200千ト)	1,128	1.9	C02削減、NOX削減	継続
新潟港 西港地区 防波堤の整備 北陸地方整備局	10年継続中	336	1,139	輸送コト削減 (H22 取扱貨物量 8,872千ト)	636	1.8	C02削減、NOX削減	継続
伏木富山港 新湊地区 臨港道路 北陸地方整備局	5年未着工	494	1,748	輸送コト削減 (H22 交通量 9,570台/日 (うち港湾4,950台/日))	420	4.2	C02削減、NOX削減	継続
三河港 神野地区 多目的国際ターミナル 中部地方整備局	10年継続中	194	315	輸送コト削減 (H19 取扱貨物量 1,206千ト)	209	1.5	C02削減、NOX削減	継続
広島港 五日市地区 多目的国際ターミナル 中国地方整備局	10年継続中	239	469	輸送コト削減 (H20 取扱貨物量 466千ト)	283	1.7	C02削減、NOX削減	継続
小野田港 本港地区 多目的国際ターミナル 中国地方整備局	10年継続中	365	269	輸送コト削減 (H22 取扱貨物量 509千ト)	184	1.5	C02削減、NOX削減	継続
苅田港 本港地区 多目的国際ターミナル 九州地方整備局	10年継続中	354	585	輸送コト削減 (H16 取扱貨物量 1,050千ト)	329	1.8	C02削減	継続
苅田港 新松山地区 物流ターミナル 九州地方整備局	10年継続中	289	384	輸送コト削減 (H23 取扱貨物量 1,030千ト)	249	1.5	C02削減	継続
長崎港 女神地区 幹線臨港道路 九州地方整備局	10年継続中	840	1,372	輸送コト削減 (H23 交通量 11,644台/日)	870	1.6	C02削減	継続
宮崎港 外港地区 防波堤の整備 九州地方整備局	10年継続中	436	1,937	輸送コト削減 (H17 取扱貨物量 9,568千ト)	733	2.6	C02削減	継続
那覇港 新港ふ頭地区 国際海上コンテナターミナル 沖縄総合事務局	10年継続中	238	302	輸送コト削減 (H16 コンテナ取扱量 427千ト) 輸送コト削減(旅客) (H16 外航旅客船上陸者30千人)	231	1.3		継続
那覇港 那覇ふ頭地区 臨港道路 沖縄総合事務局	10年継続中	1,478	3,827	輸送コト削減 (H22 交通量 33,000台/日)	1,379	2.8	C02削減、NOX削減	継続
平良港 本港地区 防波堤の整備 沖縄総合事務局	10年継続中	583	1,241	海難の減少 (避泊水域 2隻分(5,000D/W級1隻、10,000D/W級1隻))	712	1.7		継続
石垣港 本港地区 国内物流ターミナル 沖縄総合事務局	10年継続中	121	196	輸送コト削減 (H15 取扱貨物量 76千ト) 輸送コト削減(旅客) (H15 外航旅客船上陸者54千人)	130	1.5		継続
中城湾港 新港地区 防波堤等の整備 沖縄総合事務局	10年継続中	306	434	海難の減少 (避泊水域 3隻分(5,000D/W級))	348	1.3		継続
中城湾港 新港地区 多目的国際ターミナル 沖縄総合事務局	10年継続中	280	506	輸送コト削減 (H13実績 外貨貨物 170千ト)	273	1.9	C02削減、NOX削減	継続
中城湾港 新港地区 地域生活基盤の整備 沖縄総合事務局	10年継続中	70	215	移動コト削減 (H16 総隻数 24隻)	158	1.4		継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
青森港 本港地区 緑地の整備 青森県	10年継続 中	21	34	港湾旅客の利用環境の改善 (H19 緑地利用者7.5千人)	22	1.5		継続
むつ小川原港 尾較地区 防砂堤 の整備 青森県	10年継続 中	47	94	係留施設の適正な機能発揮 (浚渫土量回避 20千m ³)	56	1.7		継続
尻屋岬港 第二埠頭地区 防波堤 の整備 青森県	10年継続 中	55	181	輸送コスト削減 (H20 取扱貨物量 300千ト)	52	3.5		継続
七星長浜港 鳴沢地区 防波堤の 整備 青森県	10年継続 中	72	124	輸送コスト削減 (H15 取扱貨物量 200千ト)	83	1.5		継続
仏ヶ浦港 長後地区 旅客対応ター ミナル 青森県	10年継続 中	31	44	移動コスト削減 (H26 利用者数 143千人)	26	1.7		継続
松島港 海岸前地区 海洋環境創 造事業 宮城県	10年継続 中	40	126	生態系及び自然環境の保全・ 向上 (H17 COD削減目標 0.11mg/L)	40	3.2	透明度の向上	継続
金華山港 金華山地区 防波堤の 整備 宮城県	10年継続 中	42	70	輸送コスト削減(旅客) (H18 観光客数213千人)	46	1.5		継続
秋田港 飯島地区 国内物流ターミ ナル 秋田県	その他	49	-	-	-	-		中止
千葉港 南袖ヶ浦地区 港湾環境 整備 千葉県	10年継続 中	27	46	港湾来訪者の交流機会の増加 (H15 年間利用者数 155千人)	25	1.9		継続
木更津港 吾妻地区 小型船だまり 整備 千葉県	10年継続 中	44	44	業務コスト削減 (H12実績 利用漁船数 226隻)	30	1.4		継続
木更津港 富津地区 港湾環境整 備 千葉県	10年継続 中	35	106	港湾来訪者の交流機会の増加 (H22 年間利用者数 190千人)	45	2.4		継続
館山港 宮城地区 岸壁整備 千葉県	10年継続 中	26	14	輸送コスト削減 (H12 取扱貨物量 2,100千ト)	14	1.1		継続
東京港 大井ふ頭その2地区 港 湾環境整備 東京都	10年継続 中	67	540	港湾来訪者の交流機会の増加 (H20 年間利用者数 620千人)	120	4.5		継続
岡田港 岡田地区 離島ターミナル 東京都	10年継続 中	103	140	船舶就航率の向上 (H19 取扱貨物量 226千ト)	127	1.1		継続
新島港 前浜地区 離島ターミナル 東京都	10年継続 中	69	163	船舶就航率の向上 (H19 取扱貨物量 188千ト)	89	1.8		継続
神奈川港 底土地区 離島ターミナル 東京都	10年継続 中	58	98	船舶就航率の向上 (H19 取扱貨物量 322千ト)	78	1.3		継続
八重根港 大賀郷地区 離島ターミ ナル 東京都	10年継続 中	81	96	船舶就航率の向上 (H19 取扱貨物量 23千ト)	89	1.1		継続
利島港 前浜地区 離島ターミナル 東京都	10年継続 中	6	14	輸送コスト削減 (H19 取扱貨物量 49千ト)	9	1.6		継続
三池港 沖ノ平地区 離島ターミナル 東京都	10年継続 中	43	94	船舶就航率の向上 (H19 取扱貨物量 230千ト)	60	1.6		継続
青ヶ島港 三宝地区 離島ターミナル 東京都	10年継続 中	151	175	船舶就航率の向上 (H19 取扱貨物量 22千ト)	161	1.1		継続
新潟港 東港区 小型船だまりの 整備 新潟県	10年継続 中	116	221	業務コスト削減 (利用漁船数 124隻)	164	1.3		継続
新潟港 東港区 緩衝緑地の整備 新潟県	10年継続 中	9	18	港湾周辺地域環境の改善 (H12実績 就労人口 518人)	11	1.7		継続
伏木富山港 伏木地区 多目的国 際ターミナル(臨港道路) 富山県	10年継続 中	122	206	輸送コスト削減 (H19 交通量 6,925台/日)	112	1.8	CO2削減、NOX削減	継続
金沢港 大野地区 国内物流ターミ ナル(臨港道路) 石川県	10年継続 中	47	182	輸送コスト削減 (交通量 6,200台/日)	59	3.1	CO2削減、NOX削減	継続
宇出津港 宇出津地区防波堤の整 備 石川県	10年継続 中	26	31	海難の減少 (漁船223隻)	25	1.2		継続
松崎港新港地区国内物流ターミナ ル整備 静岡県	10年継続 中	44	49	輸送コスト削減 (H17 取扱貨物量48万ト/年)	34	1.4		継続
名古屋港 ガーデンふ頭地区 交流系・人流系施設整備 名古屋港管理組合	10年継続 中	288	821	港湾来訪者の交流機会の増加 (H13 水族館入場者予測185 万人/年、H18 文化センター入場 者予測111万人/年、市民芸術 村入場者予測10万人/年)	555	1.5		継続
三河港 蒲郡地区 小型船だまり 整備 愛知県	10年継続 中	24	40	業務コスト削減 (H7港湾計画収容隻数 作業船7隻、漁船19隻)	30	1.3		継続
清水港 三保地区 廃棄物埋立護 岸整備 静岡県	10年継続 中	101	94	処分コストの削減 (廃棄物埋立地容量232万m ³)	70	1.3		継続
御前崎港 下岬地区 緑地整備 静岡県	10年継続 中	75	222	港湾来訪者の交流機会の増加 (H10 一部供用開始後利用実績 19万人/年) (H24 利用者予測24万人/年)	60	3.7		継続
浜名港 新居地区 緑地整備 静岡県	10年継続 中	9	20	港湾来訪者の交流機会の増加 (H18 利用者予測3万7千人)	7	2.7		継続
舞鶴港 浜地区 緑地の整備 京都府	5年未着 工	5	7	港湾来訪者の交流機会の増加 (利用者数 13千人/年)	5	1.5		継続
大阪港 北港北地区 緑地の整備 大阪市	10年継続 中	73	329	港湾来訪者の交流機会の増加 (港湾背後住民 約691千世帯)	115	2.9		継続

堺港北港 泉北6区地区 緑地の整備 大阪府	10年継続中	23	119	港湾来訪者の交流機会の増加 (利用者数 64千人/年)	27	4.5		継続
鳥取港 西浜地区 緑地の整備 鳥取県	10年継続中	17	33	港湾来訪者の交流機会の増加 (H17 利用者数 44千人/年)	20	1.7		継続
逢坂港 塩津地区 小型船だまり 整備 鳥取県	10年継続中	26	46	業務コスト削減 (小型船 45隻)	39	1.2		継続
浜田港 長浜地区緑地の整備 鳥根県	10年継続中	13	23	港湾周辺地域環境の改善 (H17 利用者数 127千人/年)	13	1.8		継続
七類港 七類地区 フェリーターミナル 鳥根県	10年継続中	31	47	輸送コスト削減 (H22 貨物量 620千ト、旅客数 120千人)	29	1.6		継続
久手港 久手地区 防波堤の整備 鳥根県	10年継続中	24	31	係留施設の適正な機能発揮 (H23 小型船 62隻)	23	1.4		継続
松江港 馬潟地区 国内物流ターミナル 鳥根県	10年継続中	21	32	輸送コスト削減 (H18 取扱貨物量 440千ト)	23	1.4	CO2削減、NOX削減	継続
伊後港 伊後地区 小型船だまり 整備 西郷町	10年継続中	26	30	業務コスト削減 (H17 小型船 15隻)	29	1.0		継続
宇野港 宇野地区フェリー及び旅客船 ターミナル等整備 岡山県	10年継続中	61	657	輸送コスト削減 (H16 旅客船利用隻数 290隻/年)	48	13.7		継続
宇野港 宇野地区緑地の整備 岡山県	10年継続中	4	64	港湾来訪者の交流機会の増加 (H18 利用者数 2,200千人/年)	4	14.8		継続
牛窓港 綾浦地区防波堤の整備 岡山県	10年継続中	12	11	海難の減少 (H18 小型船 182隻)	9	1.2		継続
笠岡港 笠岡地区 フェリーターミナル 岡山県	5年未着工	28	29	輸送コスト削減 (H23 フェリーターミナルの利用 49千台/年、旅客数37千人/年)	18	1.6		継続
笠岡港 笠岡地区 船泊り整備 岡山県	5年未着工	1	-	-	-	-		中止
笠岡港 神島外浦地区 小型船だ まり整備 岡山県	10年継続中	20	106	業務コスト削減 (H18 小型船 90隻)	15	7.0		継続
笠岡港 寺間地区廃棄物海面処分 場の整備 岡山県	10年継続中	118	308	処分コストの削減 (埋立完成後の土地の面積 47.6ha)	141	2.2		継続
広島港 宇品地区フェリー及び旅客船 ターミナル 広島県	10年継続中	72	348	輸送コスト削減 (H17 フェリーターミナルの利用380千 台/年、旅客数3,000千人/年)	51	6.8		継続
広島港 御幸松地区 船泊り整備 広島県	5年未着工	2	2	地域環境の向上 (収容隻数 100隻)	1	1.4		継続
広島港 廿日市地区 船泊り整備 広島県	その他	8	8	地域環境の向上 (収容隻数 550隻)	7	1.1		継続
福山港 白茅地区 小型船だまり 整備 広島県	10年継続中	17	43	業務コスト削減 (H16 小型船利用隻数 105隻)	11	4.1		継続
土生港 土生地区 小型船だまり 整備 広島県	10年継続中	13	50	業務コスト削減 (H15 小型船利用隻数 107隻)	9	5.7		継続
安芸津港 中浜地区 小型船だまり 整備 広島県	10年継続中	9	10	業務コスト削減 (H15 小型船利用隻数 46隻)	6	1.6		継続
蒲刈港 丸谷地区 小型船だまり 整備 広島県	10年継続中	22	19	業務コストの削減 (H15 小型船利用隻数 33隻)	16	1.2		継続
釣士田港 宇和木地区 小型船だ まり整備 広島県	10年継続中	8	6	業務コスト削減 (H17 小型船利用隻数 34隻)	6	1.1		継続
鹿川港 東浜地区 小型船だまり 整備 広島県	10年継続中	11	12	業務コスト削減 (H15 小型船利用隻数 18隻)	9	1.3		継続
千年港 常石地区 小型船だまり 整備 広島県	10年継続中	11	15	業務コスト削減 (H19 小型船利用隻数 55隻)	8	2.0		継続
徳山下松港 徳山地区緑地の整備 山口県	10年継続中	16	37	港湾来訪者の交流機会の増加 (H19 利用者数 50千人/年)	14	2.6		継続
徳山下松港 下松地区緑地の整備 山口県	10年継続中	14	40	港湾来訪者の交流機会の増加 (H17 利用者数 171千人/年)	13	3.2		継続
岩国港 室の木地区 国内物流ター ミナル 山口県	10年継続中	79	142	輸送コスト削減 (H18 取扱貨物量 280千ト)	76	1.9		継続
由宇港 港町地区 国内物流ターミ ナル 山口県	10年継続中	25	37	輸送コスト削減 (H17 取扱貨物量 130千ト)	24	1.5		継続
室津港 室津地区 小型船だまり 整備 山口県	10年継続中	54	88	業務コスト削減 (H19小型船利用隻数 62隻)	53	1.7		継続
下関港 あるかぼーと地区 港湾 環境整備 下関市	10年継続中	15	291	港湾来訪者の交流機会の増加 (H16 利用者数 960千人/年)	15	18.9		継続
徳島小松島港 沖洲地区 緑地の 整備 徳島県	10年継続中	19	35	港湾就労者の就労環境の改善 (H23 利用者数 648千人/年)	17	2.1		継続
今切港 長原地区 国内物流ターミ ナル 徳島県	10年継続中	18	30	輸送コスト削減 (H17 取扱貨物量 380千ト)	25	1.2	CO2削減	継続
日和佐港 恵比須浜地区 国内物 流ターミナル 徳島県	10年継続中	50	-	-	-	-		中止
豊浜港 姫浜地区 国内物流ターミ ナル 香川県	10年継続中	23	40	輸送コスト削減 (H22 取扱貨物量 79千ト)	25	1.6	CO2削減、NOX削減	継続

内海港 苗羽地区 地域生活基盤の整備 香川県	10年継続中	14	25	業務コスト削減 (H28 収容小型船隻数 126隻)	15	1.7		継続
室本港 室本地区 地域生活基盤の整備 香川県観音寺市	10年継続中	20	40	業務コスト削減 (H23 漁船数 152隻)	22	1.8		継続
新居浜港 東港地区緑地の整備 新居浜港務局	10年継続中	36	209	港湾来訪者の交流機会の増加 (H17 利用者数 900千人/年)	55	3.8		継続
伯方港 木浦地区 地域生活基盤の整備 愛媛県	10年継続中	35	58	業務コスト削減 (H28 利用漁船数 343隻)	36	1.6		継続
吉海港 津倉地区 マリナ・ホーテ ルの整備 愛媛県	10年継続中	11	-	-	-	-		中止
吉海港 津倉地区 緑地の整備 愛媛県	10年継続中	7	15	港湾来訪者の交流機会の増加 (利用者数 18千人/年)	10	1.5		継続
古江港 木浦地区 国内物流ターミ ナル及び地域生活基盤の整備 愛媛県伯方町	10年継続中	11	21	輸送コスト削減 (H16 取扱貨物量 16千トン) 業務コスト削減 (H24 利用漁船数 38隻)	13	1.6		継続
奈半利港 奈半利地区 緑地の整 備 高知県	10年継続中	11	5	港湾来訪者の交流機会の増加 (H17 利用者数 34千人/年)	4	1.2		継続
久礼港 鎌田地区 国内物流ター ミナル 高知県	5年未着 工	6	-	-	-	-		中止
以布利港 以布利地区 地域生活 基盤の整備 高知県	10年継続中	23	18	係留施設の適正な機能発揮 (H13実績 登録漁船隻数 75隻)	15	1.2		継続
伊方望港 浦ノ崎地区 廃棄物海 面処分場の整備 佐賀県	10年継続中	265	311	処分コストの削減 (浚渫土・建設残土受入量 9,100千m3)	174	1.8		継続
呼子港 先方地区 旅客ターミナル 佐賀県	10年継続中	36	70	移動コスト削減 (H11 利用実績 438千人/年)	44	1.6		継続
長崎港 本港地区 港湾緑地整備 長崎県	10年継続中	113	271	港湾来訪者の交流機会の増加 (H16 緑地利用者数 1,190千人/年)	131	2.1		継続
長崎港 香焼地区 地域生活基盤の 整備 長崎県	10年継続中	17	20	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数35隻)	17	1.2		継続
佐世保港 三浦地区 旅客ターミナル 佐世保市	10年継続中	32	37	移動コスト削減 (H12実績 旅客数 757千人/年)	21	1.8	CO2削減、NOX削減	継続
佐世保港 横瀬地区 地域生活基 盤の整備 長崎県佐世保市	10年継続中	15	21	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 51隻)	11	2.0		継続
小長井港 菜切地区 国内物流ター ミナル 長崎県	10年継続中	5	9	輸送コスト削減 (H17 取扱貨物量 220千トン)	4	2.2		継続
島原港 内港霊南地区 地域生活 基盤の整備 長崎県	10年継続中	14	80	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 383隻)	16	4.9		継続
伊予島港 伊予島地区 地域交流 拠点の整備 長崎県	10年継続中	8	13	船舶就航率の向上 (H12実績 乗降客数 500千人)	10	1.3		継続
瀬戸港 雪ノ浦地区 地域生活基 盤の整備 長崎県	10年継続中	3	3	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 27隻)	3	1.1		継続
江迎港 口ノ里地区 廃棄物海面 処分場の整備 長崎県	10年継続中	79	100	処分コストの削減 (受入土量 1,100千m3)	87	1.2		継続
有川港 有川地区 地域交流拠点 の整備 長崎県	10年継続中	39	62	船舶就航率の向上 (H12実績 旅客数 108千人)	45	1.4		継続
多比良港 多比良地区 廃棄物海 面処分場の整備 長崎県	10年継続中	52	195	処分コストの削減 (発生土量 1,900千m3)	58	3.4		継続
竹敷港 樽ヶ浜地区 地域生活基 盤の整備 長崎県	10年継続中	8	14	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 320隻)	9	1.5		継続
仁田港 仁田地区 地域生活基盤 の整備 長崎県	10年継続中	20	29	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 97隻)	24	1.2		継続
福島港 福島地区 国内物流ター ミナル 長崎県	10年継続中	18	31	輸送コスト削減 (H16 取扱貨物量 99千トン)	22	1.4		継続
檀津港 檀津地区 国内物流ター ミナル 長崎県	10年継続中	10	15	輸送コスト削減 (H11実績 取扱貨物量 264千 トン)	11	1.4		継続
曾ノ浦港 位ノ端地区 地域生活 基盤の整備 長崎県	10年継続中	22	32	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 73隻)	25	1.3		継続
日奈久港 日奈久地区 港湾緑地 の整備 熊本県八代市	10年継続中	5	10	港湾来訪者の交流機会の増加 (H23 利用者数 196千人)	5	1.9		継続
大分港 大在地区 港湾緑地の整 備 大分県	5年未着 工	1	16	港湾来訪者の交流機会の増加 (H17 来訪者数 10千人)	2	10.8		継続
佐伯港 大入島東地区 廃棄物処 理護岸 大分県	5年未着 工	47	73	処分コストの削減 (浚渫土・公共残土受入量 730千m3)	41	1.8		継続
日出港 尖地区 港湾緑地の整備 大分県	5年未着 工	5	14	港湾来訪者の交流機会の増加 (H18 利用者数 130千人)	6	2.3		継続
熊毛港 小熊本地区 国内物流ター ミナル 大分県	10年継続中	7	12	輸送コスト削減 (H12実績 取扱貨物量 96千トン)	5	2.5	CO2削減	継続
熊毛港 小熊本地区 地域生活基 盤の整備 大分県	10年継続中	6	16	業務コスト削減 (H13実績 利用漁船数 23隻)	8	2.1		継続
油津港 東地区 多目的国際ター ミナル 宮崎県	10年継続中	223	1,244	輸送コスト削減 (H17 取扱貨物量 2,278千トン)	692	1.8	CO2削減、NOX削減	継続

古江港 阿蘇地区 地域生活基盤の整備 宮崎県	10年継続中	16	30	業務コスト削減 (H13 利用漁船数 122隻)	19	1.5		継続
大里港 大里地区 離島ターミナル 鹿児島県三島村	10年継続中	86	126	船舶就航率の向上 (H12実績 取扱貨物量 4千ト) (H12実績 利用者数 5千人)	93	1.4		継続
切石港 切石地区 防波堤の整備 鹿児島県十島村	10年継続中	53	96	船舶就航率の向上 (H12実績 取扱貨物量 12千ト) (H12実績 利用者数 1千人)	60	1.6		継続
湯向港 湯向地区 防波堤の整備 鹿児島県上屋久町	10年継続中	28	52	船舶就航率の向上 (H12実績 取扱貨物量 2千ト) (H12実績 利用者数 5千人)	30	1.7		継続
円港 円地区 地域整備基盤の整備 鹿児島県龍郷町	10年継続中	33	41	業務コスト削減 (H17 利用漁船数 24隻)	39	1.1		継続
那覇港 那覇ふ頭地区 国内物流ターミナル 沖縄県那覇市	10年継続中	49	289	輸送コスト削減 (H22 交通量 13,579台/日)	88	3.3	CO2削減、NOX削減	継続
那覇港 浦添ふ頭地区 緑地の整備 沖縄県那覇市	10年継続中	19	41	港湾就労者の就労環境の改善 (H18 利用者数 34千人/年)	26	1.6		継続
平良港 臨港道路地区 国内物流ターミナル 沖縄県平良市	10年継続中	13	66	輸送コスト削減 (H22 交通量 7,466台/日)	26	2.5	CO2削減、NOX削減	継続
平良港 下崎ふ頭地区 国内物流ターミナル 沖縄県平良市	10年継続中	34	50	輸送コスト削減 (H24 取扱貨物量 489千ト)	30	1.7		継続
運天港 上運天地区 地域交通拠点の整備 沖縄県	10年継続中	81	87	輸送コスト削減 (H23 フェリ-貨物 622千ト)	69	1.3		継続
中城湾港 新港地区 緑地の整備 沖縄県	10年継続中	80	35	港湾就労者の就労環境の改善 (H23 来訪者数 90千人/年)	28	1.2		継続
粟国港 粟国地区 国内物流ターミナル 沖縄県	5年未着工	22	32	輸送コスト削減 (H19 フェリ-貨物 49千ト)	18	1.8		継続
粟国港 粟国地区 地域生活基盤の整備 沖縄県	5年未着工	3	-		-	-		中止

【都市・幹線鉄道整備事業】

(地下高速・ニュータウン鉄道等整備事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
横浜市高速鉄道4号線 日吉～中山間(13.1km) 横浜市	その他	3,002	4,242	平成19年度の目標需要 62百万人/日	2,125	2.0	首都圏における拠点都市横浜市において、公共交通ネットワークを整備し、都市機能の向上を図る。 都市の活性化を通じて民需雇用創出効果が生じる。	継続

【新幹線鉄道整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
北陸新幹線石動～金沢間(24km) 日本鉄道建設公団	10年継続中	1,950	2,590	石動～金沢間の所要時間約11分	2,120	1.2	運行安定性・安全性の向上 生活行動圏の拡大等	継続

【公営住宅等整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	計画戸数 (戸)	事業の進捗状況の評価			対応方針	
				供給戸数 (戸)	建設中 (戸)	計画期間		
松ヶ丘団地公営住宅整備事業 秋田県象潟町	10年継続中	18	102	72	18	H4～H16	・計画通り事業進捗 ・継続して事業を実施	継続
見和アパート公営住宅整備事業 茨城県	10年継続中	76	392	270	32	H4～H19	・既入居者との合意形成済み ・継続して事業を実施	継続
金田住宅公営住宅整備事業 愛知県	10年継続中	57	457	385	72	H4～H15	・平成13年度事業の継続分のみ ・継続して事業を実施	継続
弁天住宅公営住宅整備事業 愛知県	10年継続中	34	276	246	0	H4～H16	・計画通り事業進捗 ・継続して事業を実施	継続
羽ノ浦春日野公営住宅整備事業 徳島県	10年継続中	34	218	170	24	H4～H15	・平成13年度事業の継続分及び施設工事のみ ・継続して事業を実施	継続

【住宅地関連公共施設等総合整備事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
伊奈北部土地区画整理 埼玉県伊奈町		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
伊奈東部土地区画整理 伊奈東線他2(区画) 埼玉県	10年継続中	20	148	計画交通量29,000台/日	23	6.3		継続
下日出谷東土地区画整理他2 埼玉県桶川市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
川田谷泉線(街路) 桶川市	10年継続中	8	23	計画交通量12,900台/日	12	1.9		継続
市の川特定外土地区画整理 埼玉県東松山市他		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
一級市野川(河川) 埼玉県	10年継続中	78	168	浸水戸数531戸 浸水農地面積196.8ha	68	2.5		継続

吉川 吉川駅南土地区画整理 埼玉県吉川市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
東道葛飾吉川松伏線(道路) 埼玉県	10年継続 中	78	156	計画交通量2,200台/日	98	1.6	都市圏の交通円滑化の推進 地域・都市の基盤の形成 安全な生活環境の確保	継続
飯重団地 千葉県佐倉市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
市道 - 32号線(道路) 佐倉市	10年継続 中	65	-	-	-	-		継続
茂原市大芝他4地区 千葉県茂原市他		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
二級一宮川(河川) 千葉県	10年継続 中	217	-	-	-	-		継続
都営高木 東京都東大和市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
東大和清水線(街路) 東大和市	10年継続 中	34	114	計画交通量9,200台/日	70	1.6		継続
多摩ニュータウン 東京都多摩市他		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
町田日野線(道路) 東京都	10年継続 中	36	79	計画交通量12,100台/日	51	1.6	都市圏の交通円滑化の推進 地域づくりの支援 安全な生活環境の確保	継続
ニュータウン(街路2号線(街路)) 東京都	10年継続 中	88	367	計画交通量27,000台/日	207	1.8		継続
上柚木公園(公園) 八王子市	10年継続 中	74					事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している等	継続
市営十日市場 市営長津田第二 横浜市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
山下長津田線(街路) 横浜市	10年継続 中	16	191	計画交通量13,700台/日	20	9.5		継続
小牧駅東他4土地区画整理 愛知県小牧市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
一級大山川下流(河川) 愛知県	10年継続 中	249	-	-	-	-		継続
植田中央他3土地区画整理 愛知県名古屋他		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
二級天白川(河川) 愛知県	10年継続 中	863	-	-	-	-		継続
一宮伝法寺他1土地区画整理 愛知県宮市他		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
一級五奈川(河川) 愛知県	10年継続 中	758	-	-	-	-		継続
北部第七土地区画整理 福井県福井市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
一級馬渡川(河川) 福井市	10年継続 中	20	94	浸水戸数 3,859戸 浸水農地面積 103ha	5	17.7		継続
国際文化公園都市 大阪府茨木市他		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
府道茨木亀岡線(道路) 大阪府	10年継続 中	75	-	-	-	-		継続
茨木箕面丘陵線(街路) 大阪府	10年継続 中	173	349	計画交通量28,300台/日	57	6.1		継続
上津ニュータウン土地区画整理 福岡県久留米市		-	-	-	-	-	住宅地事業 施設整備の進捗状況 等	
一級上津荒木川(河川) 福岡県	10年継続 中	47	-	-	-	-		継続

【住宅市街地整備総合支援事業】

事業名 事業主体	該当基準	評価					対応方針
川崎駅西口地区 神奈川県川崎市	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
真陽地区 兵庫県神戸市	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
六生地区 福岡県北九州市	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始された住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続

【密集住宅市街地整備促進事業】

事業名 事業主体	該当基準	評価					対応方針
区役所北部地区 東京都世田谷区	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
南台四丁目地区 東京都中野区	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
江古田北部地区 東京都練馬区	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
葵地区 愛知県名古屋他	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
浜山地区 兵庫県神戸市	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続
長田南部地区 兵庫県神戸市	10年継続 中	チェックリスト(事業の進捗状況、事業を巡る社会経済情勢・自然環境条件の変化の有無、地元の合意形成の状況、施行者の事業執行意志、供用の開始されたコミュニティ住宅の利用状況、コスト縮減の可能性、事業目標を達成しうる代替案の検討)により評価を実施					継続

【下水道事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	評価	対応方針
北檜山町公共下水道 北海道北檜山町	10年継続 中	61	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
鶴川町公共下水道 北海道鶴川町	10年継続 中	80	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
北見市特定環境保全公共下水道 北海道北見市	10年継続 中	50	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
黒松内町特定環境保全公共下水道 北海道黒松内町	10年継続 中	39	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
倶知安町特定環境保全公共下水道 北海道倶知安町	10年継続 中	38	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
端野町特定環境保全公共下水道 北海道端野町	10年継続 中	140	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
大滝村特定環境保全公共下水道 北海道大滝村	10年継続 中	56	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
新冠町特定環境保全公共下水道 北海道新冠町	10年継続 中	73	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
上士幌町特定環境保全公共下水道 北海道上士幌町	10年継続 中	64	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
中札内村特定環境保全公共下水道 北海道中札内村	10年継続 中	46	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
木造町公共下水道 青森県木造町	10年継続 中	160	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
陸前高田市公共下水道 岩手県陸前高田市	10年継続 中	350	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
石鳥谷町公共下水道 岩手県石鳥谷町	10年継続 中	100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
大槌町公共下水道 岩手県大槌町	10年継続 中	150	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
岩泉町公共下水道 岩手県岩泉町	10年継続 中	76	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
涌谷町公共下水道 宮城県涌谷町	10年継続 中	170	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
鳴瀬町公共下水道 宮城県鳴瀬町	10年継続 中	120	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
仁賀保地区衛生施設組合公共下水道 秋田県仁賀保地区衛生施設組合	10年継続 中	380	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
昭和町特定環境保全公共下水道 秋田県昭和町	10年継続 中	29	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
仙北町特定環境保全公共下水道 秋田県仙北町	10年継続 中	19	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
最上川下流域下水道 山形県	10年継続 中	330	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
小国町公共下水道 山形県小国町	10年継続 中	91	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
二本松市公共下水道 福島県二本松市	10年継続 中	210	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
安達町公共下水道 福島県安達町	10年継続 中	63	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
田島町公共下水道 福島県田島町	10年継続 中	82	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
塩川町公共下水道 福島県塩川町	10年継続 中	160	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
鹿島町公共下水道 福島県鹿島町	10年継続 中	79	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
郡山市特定環境保全公共下水道 福島県郡山市	10年継続 中	120	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
磐梯町特定環境保全公共下水道 福島県磐梯町	10年継続 中	63	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
大熊町特定環境保全公共下水道 福島県大熊町	10年継続 中	67	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
鬼怒小貝流域下水道 茨城県	10年継続 中	490	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
下妻市公共下水道 茨城県下妻市	10年継続 中	270	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
北茨城市公共下水道 茨城県北茨城市	10年継続 中	710	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続

開城町公共下水道 茨城県開城町	10年継続 中	87	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
小山市公共下水道 栃木県小山市	10年継続 中	160	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
野木町公共下水道 栃木県野木町	10年継続 中	96	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
栗野町公共下水道 栃木県栗野町	10年継続 中	62	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
利根渡良瀬流域下水道 群馬県	10年継続 中	300	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
尾島町公共下水道 群馬県尾島町	10年継続 中	190	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
新田町公共下水道 群馬県新田町	10年継続 中	140	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
笠懸村公共下水道 群馬県笠懸村	10年継続 中	160	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
大間々町公共下水道 群馬県大間々町	10年継続 中	110	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
千代田町公共下水道 群馬県千代田町	10年継続 中	53	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
川場村特定環境保全公共下水道 群馬県川場村	10年継続 中	78	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
松戸市公共下水道 千葉県松戸市	10年継続 中	720	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
市川市公共下水道 千葉県市川市	10年継続 中	42	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
市原市公共下水道 千葉県市原市	10年継続 中	99	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
流山市公共下水道 千葉県流山市	10年継続 中	390	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
長生村特定環境保全公共下水道 千葉県長生村	10年継続 中	130	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
真鶴町公共下水道 神奈川県真鶴町	10年継続 中	40	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
六郷町特定環境保全公共下水道 山梨県六郷町	10年継続 中	62	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
長坂町特定環境保全公共下水道 山梨県長坂町	10年継続 中	12	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
長野市公共下水道 長野県長野市	10年継続 中	1,100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
南箕輪村公共下水道 長野県南箕輪村	10年継続 中	230	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
松川町公共下水道 長野県松川町	10年継続 中	94	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
木曾福島町公共下水道 長野県木曾福島町	10年継続 中	140	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
明科町公共下水道 長野県明科町	10年継続 中	87	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
三郷村公共下水道 長野県三郷村	10年継続 中	150	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
戸倉町公共下水道 長野県戸倉町	10年継続 中	160	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
伊那市特定環境保全公共下水道 長野県伊那市	10年継続 中	36	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
望月町特定環境保全公共下水道 長野県望月町	10年継続 中	88	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
真田町特定環境保全公共下水道 長野県真田町	10年継続 中	73	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
阿智村特定環境保全公共下水道 長野県阿智村	10年継続 中	44	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
小川村特定環境保全公共下水道 長野県小川村	10年継続 中	26	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
西川流域下水道 新潟県	10年継続 中	650	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
新潟市公共下水道 新潟県新潟市	10年継続 中	310	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
新発田市公共下水道 新潟県新発田市	10年継続 中	1,100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続
豊栄市公共下水道 新潟県豊栄市	10年継続 中	470	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している	等	継続

安田町公共下水道 新潟県安田町	10年継続 中	230	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
津川町公共下水道 新潟県津川町	10年継続 中	84	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
山北町特定環境保全公共下水道 新潟県山北町	10年継続 中	24	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
金井町特定環境保全公共下水道 新潟県金井町	10年継続 中	100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
畑野町特定環境保全公共下水道 新潟県畑野町	10年継続 中	58	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
鳥屋町特定環境保全公共下水道 石川県鳥屋町	10年継続 中	58	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
関ヶ原町公共下水道 岐阜県関ヶ原町	10年継続 中	98	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
下呂町公共下水道 岐阜県下呂町	10年継続 中	69	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
中津川市特定環境保全公共下水道 岐阜県中津川市	10年継続 中	110	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
武芸川町特定環境保全公共下水道 岐阜県武芸川町	10年継続 中	83	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
蛭川村特定環境保全公共下水道 岐阜県蛭川村	10年継続 中	52	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
袋井市公共下水道 静岡県袋井市	10年継続 中	600	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
中伊豆町特定環境保全公共下水道 静岡県中伊豆町	10年継続 中	100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
幡豆町公共下水道 愛知県幡豆町	10年継続 中	95	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
幸田町公共下水道 愛知県幸田町	10年継続 中	150	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
多度町公共下水道 三重県多度町	10年継続 中	100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
小俣町公共下水道 三重県小俣町	10年継続 中	110	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
松岡町公共下水道 福井県松岡町	10年継続 中	58	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
永平寺町特定環境保全公共下水道 福井県永平寺町	10年継続 中	88	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
朽木村特定環境保全公共下水道 滋賀県朽木村	10年継続 中	23	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
井手町公共下水道 京都府井手町	10年継続 中	4	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
日吉町特定環境保全公共下水道 京都府日吉町	10年継続 中	51	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
瑞穂町特定環境保全公共下水道 京都府瑞穂町	10年継続 中	53	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
久美浜町特定環境保全公共下水道 京都府久美浜町	10年継続 中	120	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
城崎町公共下水道 兵庫県城崎町	10年継続 中	120	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
和田山町公共下水道 兵庫県和田山町	10年継続 中	67	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
柏原町公共下水道 兵庫県柏原町	10年継続 中	110	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
上郡町公共下水道 兵庫県上郡町	10年継続 中	170	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
篠山市公共下水道 兵庫県篠山市	10年継続 中	300	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
和田山町特定環境保全公共下水道 兵庫県和田山町	10年継続 中	53	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
柏原町特定環境保全公共下水道 兵庫県柏原町	10年継続 中	59	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
上郡町特定環境保全公共下水道 兵庫県上郡町	10年継続 中	20	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
市島町特定環境保全公共下水道 兵庫県市島町	10年継続 中	100	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
福原市公共下水道 奈良県福原市	10年継続 中	27	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
安堵町公共下水道 奈良県安堵町	10年継続 中	23	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続

明日香村特定環境保全公共下水道 奈良県明日香村	10年継続 中	40	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
木次町・三刀屋町公共下水道 島根県木次町・三刀屋町公共下水道 事務組合	10年継続 中	180	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
清音村公共下水道 岡山県清音村	10年継続 中	67	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
寄島町特定環境保全公共下水道 岡山県寄島町	10年継続 中	93	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
庄原市公共下水道 広島県庄原市	10年継続 中	150	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
香東川流域下水道 香川県	10年継続 中	800	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
大川町特定環境保全公共下水道 香川県大川町	10年継続 中	84	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
直島町特定環境保全公共下水道 香川県直島町	10年継続 中	72	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
綾南町特定環境保全公共下水道 香川県綾南町	10年継続 中	50	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
国分寺町公共下水道 香川県国分寺町	10年継続 中	140	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
弓削町特定環境保全公共下水道 愛媛県弓削町	10年継続 中	49	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
保内町大竹都市下水路 愛媛県保内町	10年継続 中	52	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
宿毛市公共下水道 高知県宿毛市	10年継続 中	120	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
東洋町特定環境保全公共下水道 高知県東洋町	10年継続 中	40	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
直方市公共下水道 福岡県直方市	10年継続 中	570	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
朝倉町特定環境保全公共下水道 福岡県朝倉町	10年継続 中	93	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
安岐町特定環境保全公共下水道 大分県安岐町	10年継続 中	92	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
具志川市公共下水道 沖縄県具志川市	10年継続 中	7	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
北中城村公共下水道 沖縄県北中城村	10年継続 中	46	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
石垣市公共下水道 沖縄県石垣市	10年継続 中	140	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
仲里村特定環境保全公共下水道 沖縄県仲里村	10年継続 中	32	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
座間味村特定環境保全公共下水道 沖縄県座間味村	10年継続 中	23	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続
東風平町伊覇都市下水路 沖縄県東風平町	10年継続 中	12	地元情勢等に大きな変化がなく、順調に進捗している 等	継続

【都市公園事業】
(直轄)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	評価	対応方針
国営吉野ヶ里歴史公園 佐賀県神埼町,三田川町,東背振村	10年継続	359	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続

(補助)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	評価	対応方針
帯広の森 北海道帯広市	10年継続 中	341	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
光沼近隣公園 秋田県秋田市	10年継続 中	9	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
琴丘町総合運動公園 秋田県琴丘町	10年継続 中	47	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
ジュネス栗駒カントリーパーク 秋田県東成瀬村	10年継続 中	10	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
あづま総合運動公園 福島県	10年継続 中	346	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
平成記念郡山こどもの森公園 福島県郡山市	10年継続 中	29	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
保原総合公園 福島県保原町	10年継続 中	40	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
彩の森入間公園 埼玉県	10年継続 中	161	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
松山下公園 千葉県印西市	10年継続 中	100	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
小松川千本桜 東京都江戸川区	10年継続 中	8	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
秦野戸川公園 神奈川県	10年継続 中	253	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
大根公園 神奈川県秦野市	10年継続 中	92	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
中井中央公園 神奈川県中井市	10年継続 中	117	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
引地川緑道 神奈川県藤沢市	10年継続 中	15	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
佐潟公園 新潟県新潟市	10年継続 中	30	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
犀川緑地 石川県	10年継続 中	121	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
大原公園 愛知県豊明市	10年継続 中	29	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
細口公園 愛知県三好町	10年継続 中	22	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
岩田池公園 三重県津市	10年継続 中	25	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
桑名市総合運動公園 三重県桑名市	10年継続 中	180	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
海のみえる岸岡山緑地 三重県鈴鹿市	10年継続 中	21	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
敦賀市総合運動公園 福井県敦賀市	10年継続 中	154	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
西山公園 京都府長岡京市	10年継続 中	23	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
交北公園 大阪府枚方市	10年継続 中	75	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
桑田公園 大阪府茨木市	10年継続 中	34	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
安堵中央公園 奈良県安堵町	10年継続 中	16	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
孤沢公園 島根県江津市	10年継続 中	34	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
手引ヶ丘公園 島根県多伎町	10年継続 中	27	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
丸山公園 愛媛県宇和島市	10年継続 中	50	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
竹田市総合運動公園 大分県竹田市	10年継続 中	30	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
比屋良川公園 沖縄県宜野湾市	10年継続 中	50	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
伊差川公園 沖縄県名護市	10年継続 中	25	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
石垣市中央運動公園 沖縄県石垣市	10年継続 中	69	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続

新横浜公園 横浜市	10年継続 中	1,700	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
瀬谷貉窪公園 横浜市	10年継続 中	64	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続
船頭場公園 名古屋市	10年継続 中	43	事業を巡る情勢等に特段の変化がなく、順調に進捗している 等	継続

【都市基盤整備公団事業】
(土地区画整理事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
香椎副都心土地区画整理事業 都市基盤整備公団(再掲)	10年継続 中	704	243	計画交通量：45,300台	72	3.4	都市圏の交通円滑化の推進 地域、都市の基盤の形成 地域づくりの支援	継続
潤井戸特定土地区画整理事業 都市基盤整備公団	10年継続 中	390	582	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	376	1.6	社会経済情勢等の変化、進捗状況及びコスト縮減・代替案の可能性等	見直し 継続
飯能大河原土地区画整理事業 都市基盤整備公団	10年継続 中	565	680	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	416	1.6	社会経済情勢等の変化、進捗状況及びコスト縮減・代替案の可能性等	見直し 継続
播磨特定土地区画整理事業 都市基盤整備公団	10年継続 中	494	759	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	443	1.7	社会経済情勢等の変化、進捗状況及びコスト縮減・代替案の可能性等	継続
小野路西部特定土地区画整理事業 都市基盤整備公団	10年継続 中	400	694	地区及び地区周辺の地代増加額の推計を現在価値に換算	244	2.8	社会経済情勢等の変化、進捗状況及びコスト縮減・代替案の可能性等	評価 手続中

(市街地再開発事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益(B)		費用 (C) (億円)	B/C	その他の指標による評価	対応方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠				
幕張駅南口地区A街区 都市基盤整備公団	5年未着 工	172	334	・区域内施設の延床面積 36,000㎡ ・周辺10kmの地価上昇	178	1.9	公共団体による公共施設整備計画が確定しないため、早期の事業実施見通しが得られない。	中止

(賃貸住宅建設事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	計画戸数 (戸)	事業の進捗状況			評価	対応方針
				供給戸数 (戸)	事業中 (戸)	事業スケジュール		
牟礼六丁目北地区 賃貸住宅建設 事業 都市基盤整備公団	その他	29	約60	0	約60	H6～H15	・事業の進捗状況等から事業の必要性がある ・事業進捗の見通しが立っている 等	継続
千葉ニュータウン200-187ブロック 賃貸住宅 建設事業 都市基盤整備公団	その他	35	94	0	94	H5～H15	・事業の進捗状況等から事業の必要性がある ・事業進捗の見通しが立っている 等	見直し 継続

(賃貸住宅建替事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	計画戸数 (戸)	事業の進捗状況			評価	対応方針
				供給戸数 (戸)	事業中 (戸)	事業スケジュール		
相模大野地区 賃貸住宅建替事業 都市基盤整備公団	10年継続 中	331	1,289	1,122	167	H4～H15	・事業の進捗状況等から事業の必要性がある ・事業進捗の見通しが立っている 等	継続

再評価結果一覧表（その他施設費）

【官庁営繕事業】

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	便益 (B)		費用 (C) (億円)	B / C	その他の指標による評価			対の方針
			総便益 (億円)	便益の主な根拠			事業の 緊急性	計画の 妥当性	事業の効果 (その他の効果)	
中央合同庁舎第2号館 官庁営繕部	7年継続 中	713	1,885	計画延べ床面積：125,205㎡	1,203	1.6	115点	161点		継続

(表4 - 4) 個別公共事業評価(再評価)

評価の概要	国土交通省所管公共事業の再評価実施要領等に基づき、事業採択後一定期間を経過した事業等を対象に、789事業について再評価を実施した。
評価結果に基づく措置	「中止」21事業、「継続」767事業(うち「見直し継続」3事業)となった。(1事業については評価手続中)
政策判断の理由	表4 - 3の「中止事業等について」のとおり。
現状と今後の予定	中止に伴う事後措置等も公表済み。

第5章 研究開発課題評価

1 平成13年度における取組の概要

研究開発の評価については、平成9年8月に内閣総理大臣決定された「国の研究開発全般に共通する評価の実施方法の在り方についての大綱的指針」に基づき、厳正に実施してきたところであり、研究開発課題について事前評価、中間評価、事後評価を実施した。

事前評価

- ・新規課題候補の必要性、研究開発目標の妥当性等についての評価

中間評価

- ・研究開発期間が5年以上の研究開発課題について、研究開発の進捗状況及び成果の確認、研究開発計画の見直し等についての評価

事後評価

- ・終了した研究開発課題について、研究開発の達成度及び成果の確認等についての評価

2 個々の研究開発課題の評価実施状況

大綱的指針に基づき、個々の研究開発課題の評価として外部評価（評価対象の研究開発及びそれに関連する分野の専門家による評価）を実施した研究開発課題は表5 - 1及び表5 - 2のとおりである。

(表5-1) 個別研究開発課題評価(研究開発機関等における研究開発課題)

評価の種別	評価主体	課題名
事前評価	大臣官房技術調査課	自然共生型国土基盤整備技術の開発
		社会資本ストックの管理運営技術の開発
	国土技術政策総合研究所	地球温暖化に対応するための技術に関する研究
		ゴミゼロ型・資源循環型技術に関する研究
		快適に憩える美しい東京湾の形成に関する研究
		健全な水循環系・流砂系の構築に関する研究
		都市地域の社会基盤・施設の防災性能評価・災害軽減技術の開発
		道路空間の安全性・快適性の向上に関する研究
		市街地の再生技術に関する研究
		公共事業評価手法の高度化に関する研究
	ITを活用した国土管理技術	
	国土地理院	火山モニタリング手法の高度化に関する研究
		レーザースキャナー等による地理情報の取得に関する研究
		ALOS PRISM データの解析に関する研究
		東海地方の地殻変動の把握手法の高度化に関する研究
		宮城県沖想定震源域におけるプレート間カップリングの時間変化推定に関する研究
	海上保安庁海洋情報部	海域火山活動による噴火・津波現象の予測に関する基礎的研究
沿岸域流況予測手法の開発研究		
中間評価	国土地理院	火山性地殻変動のダイナミックモデルに関する研究
事後評価	国土地理院	日本列島周辺のスローアースクエイクの地殻変動データによる検出に関する研究
		合成開口レーダの解析モデルに関する研究
		VLBI と GPS の高精度コロケーションに関する研究
		多次元 GIS による地理情報解析に関する研究

(表5-2) 個別研究開発課題評価(補助又は委託による研究開発課題)

評価の種別	評価主体	課題名
事前評価	大臣官房技術調査課	マイクロセンシング技術の建設工学への応用研究開発
		既存建物の標準的構造性能評価法の開発
		地震火災から木造都市を守る環境防災水利整備に関する研究開発
	総合政策局技術安全課	災害時緊急輸送システムの開発

第6章 政策評価の推進

政策評価は、世界的に広く導入されているが、先進事例を見てもまだ完成されたものがあるわけではなく、試行錯誤を重ねている状況にある。国土交通省においても、国土交通行政に最も適した政策評価システムを確立していくためには、第三者の知見の活用、評価手法の調査研究、国民との十分なコミュニケーション等を通じて、継続的にその改善を図っていく必要がある。また、政策評価の導入を契機とするマネジメント改革は、政策の企画立案に携わる全ての職員がその理念を共有し、持続的に取り組んでいくことに意味があることから、職員の啓発や省内コミュニケーションについても意欲的に取り組む必要がある。

ここでは、これらの取り組みの概要について述べる。

1 第三者の活用

国土交通省においては、政策評価の運営等にあたり、第三者の中立的観点からの意見等を聴取することとしているとともに、政策評価システムの継続的な改善に向けて、政策評価の専門家・有識者等の知見を積極的に活用している。

国土交通省政策評価会

政策評価の制度設計やその運営は、政策的確な企画立案と国民へのアカウンタビリティを確保するための政策評価の基盤となるものとして重要である。国土交通省においては、これらの状況等について中立的観点からの意見等を聴取することによりその制度・運営等のレベルを図るため、第三者からなる国土交通省政策評価会を随時開催し、その知見を活用してきている。国土交通省政策評価会のこれまでの開催状況は、以下のとおりである。

開催年月日	内容
第1回（平成13年5月7日）	国土交通省政策評価平成13年度運営方針、政策目標及び業績指標、及びプログラム評価の実施テーマについて、それぞれ意見を聴取した。
第2回（平成13年8月22日）	業績指標・業績目標及び事前評価書について、それぞれ意見を聴取した。
第3回（平成14年3月14日）	国土交通省政策評価基本計画等について意見を聴取した。また、今後の検討課題について討議いただいた。

今後も、政策評価の制度設計について基本的かつ重要な決定又は変更を行おうとする場合、その他政策評価の運営状況等について、第三者の知見を積極的に活用していくことで、質の高い政策評価の実施を目指していく。

事業評価監視委員会

再評価の実施に当たっては、客観性・透明性の確保の観点から、学識経験者等の第三者から構成される「事業評価監視委員会」を開催し、意見を聞くこととしている。事業評価監視委員会は、再評価の実施手続きを監視し、当該事業に関して作成された対応方針（原案）に対して審議を行い、不適切な点又は改善すべき点があると認めたときは、意見の具申を行う。再評価の実施主体

の長は、事業評価委員会より意見の具申があったときは、これを最大限尊重し、対応を図るものとしている。平成 13 年度は、789 事業について、現地調査を含め全国で 200 回以上委員会を開催し審議を行った。

プログラム評価委員会等

プログラム評価の実施においては、各テーマに適した評価手法や評価の観点等について、政策評価に関わる専門的な学識経験等に基づく助言を得ることが必要な場合が多い。このため、国土交通省においては、プログラム評価を実施する際には、原則として各テーマごとに第三者の専門的知見からの助言を得て行うこととしている。(平成 13 年度からプログラム評価を実施している各テーマごとの第三者の知見活用状況については、第 3 章のとおり。)

その他の評価の実施や指標の選定等に関して専門的な学識経験等に基づく助言を要する場合においても、第三者からの助言を積極的に求めることとしている。

2 手法の調査研究

国土交通省は、政策評価をよりよい政策の企画立案を行っていくため、また国民に対するアカウントビリティの向上のためのマネジメント・ツールとして考えている。このため、政策評価のレベル向上を図り、国土交通行政に最も適したものとするため、政策評価についての先進国事例や政策評価を含む行政改革運動である NPM 等についての調査研究に継続的に取り組んでいる。

米国調査

第 1 部第 1 章でも述べたように、我が国の政策評価システムは、1993 年に制定された米国の GPRA (政府業績測定法) をモデルにしていると言われており、国土交通省の政策評価に関する制度設計もこの GPRA の運用状況を参考にしている。クリントン政権時代に作られた GPRA が、ブッシュ政権になってどのように取り組まれているのかについて、平成 14 年 3 月に、DOT (連邦交通省)、HUD (住宅都市開発省)、GAO (会計検査院) 等を訪問し、調査を行った。

クリントン政権では、全省庁の行政分野を網羅的に対象として、業績改善に向けた努力を促進することに主眼が置かれていた。一方、ブッシュ政権においては、より実務的に、マネジメント面の重点課題を設定して、それに関する業績を横断的にチェックするほか、各省庁の業績測定結果と予算とのリンケージを求めようになってきている。ただし、業績測定にあわせた形での予算の費目等の見直しが必要だと認識されつつも、GPRA 施行後 10 年近く経った現在でもなかなか進捗しておらず、業績指標と予算のリンケージについては、依然課題となっているようである。

こうした変化を踏まえ、従来の「アウトカム指標」中心の考え方についても変化が見られつつある。つまり、アウトカム指標は、施策の目標を国民に示す上では必要であるが、施策との因果関係が必ずしも明確でない上に、施策を講じてからアウトカムの発現までにタイムラグがあること、アウトカムといった場合には省庁や連邦の責任の範囲を超える場合が多いこと等から、議会の予算審議に付す情報としては十分ではないと考えられている。従って、1つ1つのアウトカム指標に対して、関連するアウトプット指標を複数組み合わせることにより施策との因果関係がより明確になるような形で業績測定を行うことを検討している模様である。

また、省全体の戦略に加え、部局単位のビジネス・プランを明確にしている事例が多い。いきおい、政策面だけでなく、執行面まで含めた目標管理を行っている。したがって、業績測定も、毎年だけではならず、年数回程度実施することも検討されている。

これらの変化や検討課題については、国土交通省の政策評価においても同様に見られる問題であり、今後の制度設計・改善においては十分に考慮していく必要がある。

プログラム評価先進事例調査

上記は、政策評価の制度設計やこれを取り巻く課題についての調査であるが、この他国土交通省においては、現在取り組んでいるプログラム評価について、その手法等の研究を行っている。プログラム評価については、先進諸国においてもほとんど成熟した事例が見られず、特に我が国においては取り組みの先例がない。このため、米国、カナダ、英国などのプログラム評価の事例収集を行うとともに、国土交通省の行政分野に即した評価手法の開発を目指している。これらの成果を現在実施中のプログラム評価に適用するとともに、今後も引き続き調査研究を進め、我が国のプログラム評価として先進事例を築いていく。

公共事業評価システム研究会

公共事業における時間管理の概念の導入等の考慮のあり方、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等の事業評価に共通する課題について検討を行い、国土交通省の公共事業評価システムの向上を図るため、学識経験者等から構成する公共事業評価システム研究会（委員長：中村英夫武蔵工業大学教授、他委員 7 名）を設置し、平成 13 年度は以下のとおり検討を行った。公共事業評価の手法については、学術的にも発展途上にあり、当研究会での検討結果を事業評価実施要領等に反映することを通じてその向上に努めていく。

開催年月日	内容
第 1 回（平成 13 年 9 月 28 日）	公共事業評価手法の現状と課題について
第 2 回（平成 13 年 11 月 15 日）	公共事業評価の基本的考え方（素案）について
第 3 回（平成 14 年 1 月 15 日）	公共事業評価の基本的考え方（案）について
第 4 回（平成 14 年 3 月 11 日）	公共事業評価の基本的考え方（案）について

国土交通政策研究所における調査研究

国土交通政策研究所においては、国土交通行政に関連した先進的な政策展開等について研究を行っており、政策効果の分析や政策評価とその理論的背景にある NPM についても研究テーマとして積極的に取り上げてきている。これらのテーマに関してこれまでにまとめた研究成果には、「政策効果の分析システムに関する研究」、「NPM の展開及びアングロ・サクソン諸国における政策評価制度の最新状況に関する研究」等があり、実証的な政策効果の分析や NPM についての先進国である諸外国における取り組みや課題を明らかにしてきている。こうした研究成果については、内外の研究会やホームページ等において広く紹介するとともに、今後の国土交通省の政策評価のレベル向上やマネジメントの改革を支える理論的背景として、積極的に活用してゆく。

3 国民とのコミュニケーション

国土交通省においては、国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）を積極的に推進してきている。その対話の場としては、ホームページやパブリックコメントなど広く国民一般を対象とするもののほか、出前講座のように様々なニーズに応じて特定のテーマを設定して行うものもある。政策評価についても、これら様々なコミュニケーション媒体を通じて、その

取り組み状況について国民にわかりやすく説明することを心掛けるとともに、積極的に意見を聴取することに努めている。

ホームページ

政策評価に関する全ての公表情報については、原則としてインターネット上で閲覧が可能となっている。

平成 14 年 1 月、よりわかりやすい国民への情報提供が可能となるように、ホームページを更新した。ここでは、政策評価のしくみや手法、これまでの経緯、報道資料などが一覧できるように改善を図るとともに、国民とのコミュニケーションツールとしてのホームページ機能を重視、意見や質問、Q&A 集のページを開設した。また、関連機関とのリンクに加え、学会へのリンクや関連文献の照会など、幅広く政策評価の理解と普及に努めている。

パブリック・コメント

国民との双方向性を有する行政（コミュニケーション型行政）の推進を図る観点から、積極的に実施している。提出された意見については、国土交通省内における関係部署へ確実に通知することとしているほか、意見の概要やそれに対する国土交通省としての対応状況・考え方等に関して、前述の国土交通省政策評価会等の第三者の意見を聴取する場への報告等を行うとともに、可能な限りホームページ等で回答を行うなど、真摯な対応に努めてきている。

平成 13 年度においては、5 月 18 日に「政策チェックアップのための政策目標、業績指標（素案）のパブリックコメントの実施について」として行っており、この結果を平成 13 年 9 月 3 日にホームページ上で公表した（内容は第 2 章に掲載）。

出前講座

国土交通省では、国民との対話を重視したコミュニケーション型行政を政策評価の分野においても推進するため、また、国土交通行政について国民の一層の理解を深めるとともに、国民の真のニーズ・疑問点の把握をするために、様々なニーズに応じてテーマを設定し、出前講座を積極的に行っている。特に、政策評価については、国民の視点に立った制度設計やその運営が必要であり、また、国民の正しい理解に基づいた意見等を聴取していくことが重要であることから、このようなフェイス・トゥー・フェイスの対話の場を重視してきている。また、学会等での報告も行っている。

平成 13 年度に、政策評価をテーマに行った出前講座等は延べ 20 件に及ぶ。主な対象機関は以下のとおりである。

地方公共団体	埼玉県、加古川市等
大学	東京大学、一橋大学、大阪大学、政策研究大学院大学、関西学院大学等
学会等	日本評価学会、政策分析ネットワーク等
NPO	学生シンクタンク WAAV

今後は、さらに「顧客」特性に応じて政策評価をテーマにした出前講座の種類を増やすとともに、NPM や行政における戦略計画といった政策評価に関連したより幅広いテーマを設定して、出前講座による国民との政策対話を充実させていく方針である。

政策評価年次報告書

国土交通省における政策評価の実施状況、評価結果の政策の企画立案等への反映状況を一覽的に明示することを目的として、毎年6月を目処に「国土交通省政策評価年次報告書」をとりまとめ、公表することとしており、本書はその第一回目の報告書である。ここでは、政策評価の実施状況等についての解説にとどめず、国土交通省の政策評価をとりまく様々な話題や国土交通省以外の政策評価事例なども含めて紹介することにより、国土交通省における政策評価の狙いや今後の方向性等について国民の理解を深めることに努めている。

国土交通省広報誌

国土交通省広報誌は月一回という頻度で国民に広く国土交通行政に関する情報を発信する重要なコミュニケーションツールである。平成13年12月号においては政策評価についての特集を組み、国土交通省における政策評価の制度概説をはじめ、行政におけるマネジメント改革という観点から民間企業経営者も交えた対談、政策評価における有識者や地方自治体における取り組みについて広く紹介した。

4 職員の啓発と省内のコミュニケーション

政策評価は制度設計や手続きにその意味があるのではなく、全職員により理念が共有され、仕事の進め方を現場から改善し、政策の企画立案に適切に反映されつつ、持続的に行われるべきものである。この信条のもと、国土交通省においては、政策評価に関する職員の啓発や省内コミュニケーションを積極的に実施してきている。

国土交通大学校における講義

国土交通行政に関する研修機関である国土交通大学校においては、様々な階層の職員を対象とした研修プログラムを実施してきている。政策評価は、管理職員から担当レベルの職員まで適切にその理念や運営方針について理解することが不可欠であることから、多くの研修プログラムにおいて関連する講義を含むようにしてきている。

平成13年度に国土交通大学校において実施した研修プログラムのうち、担当から管理職員までを対象に「国土交通省における政策評価の現状と課題」をはじめ「コミュニケーション型行政と政策評価」「地方自治体における政策評価の現状と課題」「公共事業の評価」などの講義を通算20回以上実施した。

講演会

政策評価の実務やNPM等の行政のマネジメントを改善するための運動については、国土交通省が現在おこなっている政策評価の制度や運営状況について知るだけでなく、内外で実施されている様々な先進事例や理論研究の状況等についても多くの職員が関心を持ち、実際の運営に活かしていくことが肝要である。このため、政策評価等に関する実務家や学識経験者を招いて、管理職員から担当レベルの職員まで広く対象とする省内講演会を随時開催し、職員全体の意識向上に努めてきている。平成13年度は4月19日に「日本の政策評価と可能性」と題し、岩手県立大学総合政策学部山谷清志教授を招いての講演会を実施した。