

平成16年度

公共事業予算について

主計局主計官 林 信光

1. はじめに

平成16年度の公共事業予算編成において取り組んだ点として、次の三つをあげておきたい。

第一は、公共事業の重点化である。公共投資の規模は、14年度、15年度に引き続き減額し、△3.3%の抑制となった。加えて、15年度補正予算においては、景気対策のための公共事業の追加を行わなかった。他方で、公共投資を国として重要性が高い分野、すなわち、我が国の競争力を高める分野、民間活力を引き出す分野などに重点化するため、重点4分野への集中や事業別配分の見直しに加え、事業の目的・機能にまで踏み込んで、よりきめ細かくメリハリを付けた予算配分を行った。

第二は、公共事業の効率化である。15年度から5年間で公共事業の総合コストを15%縮減する公共事業コスト構造改革を推進するため、16年度から新たなコスト縮減の取り組みを行うこととした。また、事業評価を徹底するため、費用便益分析（B/C）の一層の活用、情報公開の徹底を推進する。事業再評価による事業見直しも実施し、16年度において、10事業の中止を決めた。

第三は、補助金改革への対応である。国と地方の関係を見直すいわゆる「三位一体の改革」

の中で、公共事業関係の国庫補助負担金についても見直しを行った。昨年に引き続き、補助金の廃止、縮減により、対前年度比で約3,200億円（▲7.2%）の純減となった。同時に、補助金改革の一環として、地方の自主性・裁量性を最大限尊重した新たな交付金、「まちづくり交付金（予算額1,330億円）」を創設した。

このように16年度予算では、昨年度までの取り組みをさらに進めて、公共事業の投資効果を高め、国民の信認を得るために必要な透明性を向上させる観点から、公共事業改革を推進した。本稿では、以上の内容を中心として、平成16年度予算における公共事業関係の主要な論点について整理したい。

2. 平成16年度予算における主要な事項について

(1) 配分の重点化について

公共事業の予算配分においては、政府の重点4分野（人間力の向上・発揮、魅力ある都市と地方、高齢化・少子化対策、循環型社会の構築）への重点化を引き続き実施した。この結果、公共投資関係費の約8割がこの4分野に該当することとなった。

事業別の予算配分については、これまでも、事業毎に対前年度の伸率にメリハリをつけ、

事業の整備状況、緊急性等を反映することに取り組んできた。しかしながら、単年度の伸率に差をつけても、単年度のシェア配分の変化率を見ると大きな変化には繋がらない。このため、シェア配分が変わっていないとの指摘を受けることが多い。この点については、毎年の取り組みを積み重ねることにより、批判にこたえていくことが必要である。16年度においても、事業毎の配分を大きく見直し、一般公共事業全体の伸率が△3.5%である中で、都市環境整備+11.3%、空港整備+7.1%、新幹線0.0%とする一方で、水道△9.7%、廃棄物△10.0%、工業用水道△12.0%とするなど、事業毎の伸率に差を付けている。

このような事業別配分の見直しに加え、更に、各事業の目的・成果にまで踏み込んで、よりきめ細かくメリハリを付けていくことが、

公共事業の投資効果を高めるためには不可欠である。メリハリ付けにあたっては、国際競争力の向上に資するか、民間活力の向上に繋がるか、社会資本の整備の水準はどうか、整備の緊急性があるか、経済構造改革の進展に繋がるか、官と民・国と地方の役割分担の考えに立っているか、効率的な社会資本の整備に寄与するか、補助事業であれば地方公共団体のニーズはどうかといった観点を考慮する必要がある。

このような観点からきめ細かいメリハリ付けを行った結果、具体的な事業では、大都市圏拠点空港、中枢国際港湾、三大都市圏環状道路、浄化槽などの予算を伸ばし、重点化する一方で、一般空港、重要港湾以外の港湾、道路の一般改築（拡幅等）、ごみ処理施設等の予算を縮減した。

（参考）事業の目的・成果にまで踏み込んだ重点化

空港整備	+7.1%	大都市圏拠点空港（中部会社除き）	+30.3%
		一般空港	△10.7%
港湾整備	△5.9%	中枢国際港湾等（東京、大阪等11港湾）	+7.3%
		重要港湾以外の港湾	△14.5%
道路整備	△5.8%	三大都市圏環状道路（一般道路）	+8.5%
		一般改築（バイパス・拡幅）	△14.5%
農業農村整備	△5.0%	ほ場整備（担い手育成支援）	+0.2%
		農業集落排水	△21.3%
廃棄物処理	△10.0%	浄化槽	+20.8%
		ごみ処理施設等	△33.3%

(2) コスト縮減

公共事業のコスト縮減については、政府として、15年度から5年間で15%の総合コスト縮減を目指す「公共事業コスト構造改革」に取り組んでいる。しかしながら、依然として、公共事業のコストが高いのではないかとの不信がある。コスト構造改革を進めるためには、このような不信にこたえるために、継続的な取り組みを進めていかなければならない。16年

度においては、中部国際空港等の民間の事例を踏まえ、民間と特に取り扱いが異なると指摘される積算と発注方式について、大口取引価格の把握や交渉方式の導入等の新たな取り組みを行い、一層のコスト縮減を図ることとした。

具体的には、積算について、①資材単価が高いとの指摘にこたえるため、インターネット等を活用して大口取引価格を適切に把握し、

それを積算に反映するほか、②資材単価の積み上げによる積算ではなく、舗装や築堤といった工程別に工事価格の実績に基づき単価設定を行う「ユニット・プライス方式」を試行する。

また、発注方式について、①価格交渉方式を導入する。具体的には、国の発注では、競争入札後にコスト縮減提案を受け入れ、交渉を実施した後に契約を行う「入札後契約前VE (= Value Engineering) 方式」を導入し、特殊法人等の発注では、民間企業と類似の交渉方式を試行的に実施する。②VEの拡充として、コスト縮減の提案実績を当該企業の工事成績に加算することにより、コスト縮減へのインセンティブ付けを実施するほか、一定規模以上の直轄工事にVEを原則として義務付けする。③電子入札の普及促進として、電子入札の地方への普及を促進するなど電子入札を徹底。これに伴い、指名競争入札における業者名の事後公表を試行する。④不良不適格業者排除のための工事成績データベースを構築する。

上記のような取り組みに加え、従来より推進しているPFIの活用等により、公共事業のコスト縮減を一層進める。

(3) 事業評価の徹底

公共事業については、事業採択の基準や優先度が明確でない、一度決定された事業が時代を経ても見直されないといった不信があり、透明性の向上が不可欠である。これまでも、事業採択にあたり費用便益分析を実施するなど、事業評価の取り組みを行ってきたが、更なる徹底が必要である。16年度においても、事業評価を一層活用し、新規採択事業について、費用便益分析(B/C)等を精査し、厳

しく抑制するとともに、費用便益分析の前提条件や算出方法の精緻化、情報公開の充実を図る。

また、事業実施後の再評価も強化する。今後は、再評価の結果、社会経済情勢の変化に伴い、必要性が低下した事業の中止等の見直しを積極的に行っていく。16年度には、事業継続の必要性が低下したことなどにより、戸倉ダム、土器川総合開発、佐梨川ダム等の10事業を中止することとした。

(4) 国庫補助負担事業の見直し

国・地方の関係の見直しについて、政府として、いわゆる「三位一体の改革」(補助金改革、地方交付税改革、税源移譲を含む税源配分の見直し)を推進している。「三位一体の改革」では、①地方にできることは地方で、権限も責任も持つて行くとともに、②国・地方ともに非常に厳しい財政状況の下で、地方の自立を支える財政基盤の構築のため、国・地方全体の行政のスリム化を進めることにより、行財政システムを持続可能なものへと変革し、「効率的で小さな政府」を実現することを目的としている。公共事業の国庫補助負担金についても、このような考え方から補助金改革の一環としての見直しを実施している。

16年度予算では、昨年11月に総理指示があり、「1兆円をめざして国庫補助負担金の廃止、縮減等を行う」とされた中で、公共事業についても、大幅な整理合理化を行った。この結果、公共事業関係の国庫補助負担金は、15年度(△2,625億円)に引き続き、大幅に縮減され、対前年度比で△4,527億円の減少、まちづくり交付金の創設を考慮して△3,197億円の純減となった。

(参考) 公共事業関係の国庫補助負担金の縮減状況

(単位: 億円、%)

	15年度予算額		16年度予算額		増△減	
		国庫補助金		国庫補助金		国庫補助金
一般会計	28,877	8,060	27,148	6,731	△1,729 (△6.0)	△1,329 (△16.5)
特別会計	15,343	980	13,875	842	△1,468 (△9.6)	△138 (△14.0)
合 計	44,220	9,040	41,023	7,573	△3,197 (△7.2)	△1,467 (△16.2)

(注1) まちづくり交付金を含み、地方道路整備臨時交付金を除いた計数。

(注2) まちづくり交付金、地方道路整備臨時交付金を除いた国庫補助負担金では、△4,527億円。

(注3) 一般会計・特別会計の出口ベース (特別会計分の地方公共団体工事費負担金収入等見合いの支出を除く) では、16年度の直轄事業 2 兆8,487億円 (対前年度+36億円)、地方向け国庫補助負担金 4 兆1,023億円 (対前年度▲3,197億円)、その他 1 兆427億円 (うち調整費599億円) (対前年度+328億円 (うち調整費+200億円))。

また、公共事業関係の補助金のあり方について、「経済財政の運営と構造改革に関する基本方針2003」(いわゆる「骨太2003」)の「国庫補助負担金等整理合理化方針」において、「国の義務付けの縮減、交付金化、統合メニュー化、統合補助金化、運用の弾力化等の改革を進める」とされていることを踏まえ、地方の自主性、裁量性を高めるための取り組みを行っている。

16年度においては、地方の自主性、裁量性を最大限高めた新たな制度として、「まちづくり交付金」(1,330億円)を創設した。これは、政府として推進している「全国都市再生(稚内から石垣まで)」を支援するため、市町村が実施する中心市街地の再開発等の「まちづくり事業」に対する交付金である。まちづくり交付金では、①対象事業を道路、公園、下水道、市街地再開発、公営住宅等の国土交通省所管施設に限定せず、市町村の自由な提案により追加可能としたほか、②地方の使い勝手を大幅に向上させ、③国の詳細な事前関与を廃止し、事後評価に重点を移すこととした。本制度は、地域再生の問題に関して、市町村の自主的・自発的な対応策を支援するものであり、規制緩和や構造改革特区とも相俟

って、地域再生に大きく寄与することを期待している。

また、少額の国庫補助負担金について、国と地方の関係の見直しの観点から、見直しを行い、必要性の低い補助金は廃止した。具体的には、田園居住区整備事業費補助、住宅宅地関連公共公益施設整備事業助成金、港湾利用高度化促進事業の補助等を廃止した。

補助金の採択基準の引上げについては、一般国道、地方道補助のうち一定の舗装補修事業への補助や下水道污水管きよの維持更新に対する国庫補助を廃止したほか、河川改修費補助、都市公園事業、市町村管理港湾の改良費補助等の採択基準の引上げを行った。

(5) 道州制北海道モデル事業推進費の創設

地方公共団体のあり方について、道州制の導入の議論がある。16年度においては、地理的特性や文化的・経済的独立性から既に道州の形態にある北海道を道州制のモデル地域として、道州制の検討を踏まえた先駆的な事業実施を積極的に支援、推進するため、北海道開発事業のうち補助事業を対象としつつ使途を特定しない経費として100億円を計上した。

本制度は、複数年度の計画を北海道が市町

村とも連携して策定し、国が計画を前提に毎年度の事業を包括的に採択するという地方の自主性、裁量性を活かした新たな仕組みである。北海道は、観光促進、災害対応といった広域的、戦略的テーマを決定し、幅広い施策の中からテーマに応じた施策を選択することが可能であり、国の事前関与は最小限とし、事後的に政策評価を行うことによって政策の有効性を担保している。本制度により、支庁区域を越えた広域的な社会資本整備等について、年度途中において積極的に支援、推進することが可能となり、北海道による事業執行の自由度が拡大された。今後、本モデル事業の成果を道州制の検討に活用していくことが期待されている。

(6) 特別会計の見直し

政府全体として特別会計の見直しを実施しており、公共事業に関係する特別会計についても、事業内容の見直しを行った。具体的には、都市開発資金金融通特別会計において、土地の先行取得事業の必要性が低下していることに鑑み、当該事業に対する貸付を限定・縮減するとともに、財政融資資金からの借入を縮減した。空港整備特別会計については、空港内事業の高い収益性を踏まえ、空港ターミナルビル会社などの土地、建物等使用料を適正な水準に改定し、増収を見込んでいる。

また、道路整備特別会計について、成果重視への転換を促進することも踏まえ、予算費目のあり方について、これまでの一般国道、地方道、街路といった道路種別に基づく費目を、成果に着目して交通円滑化、地域連携といった費目に変更した。このことにより、予算と目標、成果との連関を高めることができる。

道路特定財源の使途についても、納税者の理解を得られる範囲内で柔軟に対応した。昨年度から引き続いて、本州四国連絡橋公団の債務処理やDPF・酸化触媒の導入支援に充当するほか、有料道路の料金施策の実施や地籍調査の一部、まちづくり交付金の一部等に充当することとした。今後とも、納税者の考え方や道路歳出の状況を踏まえて、対応していくことが必要と考えている。

(7) 政策群

政策群は、規制改革、制度改革と予算との連携を高め、府省間での連携、重複排除を行うとともに、より少ない財政負担で民間活力を最大限引き出すことを目指すものである。公共事業関係では、「緑豊かで安全・快適な都市の再生」のための政策群を設け、国土交通省、内閣府（防災担当）、警察庁、文部科学省、厚生労働省による連携を図り、当該政策群に係る予算額は9,891億円となった。

この政策群では、①緑豊かで良好な景観の形成、②安心・快適な暮らしの実現、③安全性の向上、④都市活動の活性化を政策目標の柱とし、これらの政策目標の達成に向けて、国の予算と規制改革・制度改革とを組み合わせることによって、より効率的な社会資本整備と民間需要の誘発を目指している。今後は、このような新しい取り組みの効果を検証し、予算編成に活用していくことが求められている。

(8) 道路関係予算

16年度道路関係予算では、三大都市圏環状道路等の我が国の国際競争力の向上に寄与し、民間活力を高める投資への重点化を進める一方、地方道について、地方道路整備臨時交付金の運用を大幅に改善し、地方の自主性、裁

量性に基づいて機動的に実施することとした。

すなわち、地方道路整備臨時交付金について、地方にとってより使い勝手が良く、かつ高い成果をあげられる制度に改善するため、個別事業内容の事前審査から、連携して行われる複数の道路事業をパッケージで支援し、目標達成度に対する事後評価へ転換するとともに、個別事業への配分を地方の自由裁量に委ねることとした。

また、道路関係四公団の民営化については、平成15年12月に、政府・与党協議会において、基本的枠組み（「道路関係四公団民営化の基本的枠組みについて」）が決定された。現在、この基本的枠組みに基づき、平成17年度中の民営化に向けて、関係法案を提出しているところである。民営化後45年間の料金収入により、約40兆円に上る有利子負債を確実に返済するとともに、民間企業のノウハウを活用してコストを徹底的に縮減しつつ、真に必要な道路を建設・管理していくこととしている。

(9) 空港関係予算

16年度予算では、羽田空港に新たな4本目の滑走路を整備する再拡張事業の事業化を行い、107億円の予算を計上した。本プロジェクトは、利用者利便の向上を図るとともに、国際定期便の受け入れを可能とするものであり、我が国の国際競争力の向上に資するものとして、平成21年の供用開始を目指している。

事業の財源としては、滑走路整備約6,900億円のうち、地方公共団体から概ね1,300億円の無利子貸付での協力を得て、残りの事業費は、国費及び財政融資資金が総額で概ね3：5の比率で手当てすることとした。

空港事業においては、建設コストの見積もりや需要予測への不信が強い。羽田の再拡張

事業では、この反省を踏まえ、コスト縮減を徹底するとともに、需要予測についても厳しい事業評価を行う。

コスト縮減については、予算編成過程で大規模発注による管理経費の低減や空港計画の見直しなどにより滑走路整備事業費の約10%を縮減した。今後も、中部国際空港におけるコスト縮減の取り組みなどを踏まえ、入札・契約における交渉方式を実施するほか、設計と施工を工法も含めて一括して一般競争国際入札を実施するなど様々なコスト縮減努力を行っていく。また、事業の透明性を高めるため、発着回数の1.4倍増などの事業の前提条件についても、政策評価を積極的に活用しているところである。

また、国際線ターミナルビル、エプロン等の整備約2,000億円には、PFI方式を導入する。これは、これまでにない規模の事業におけるPFI方式の導入であり、民間の技術・ノウハウを最大限活用していく。

(10) ダム関係予算

ダム事業には、治水の必要性や利水の需要見込みに対する疑問・不信、事業途中での大幅な事業費の増大、工期の延長、事業費・工期等の期限ぎりぎりでの突然の変更といった計画内容・事業費・工期等に対する批判がある。また、希少動植物の生息・生育環境の改変、富栄養化、濁水、冷温水の問題、土砂供給の遮断による海浜の減退等の自然環境・社会環境を悪化させるとの批判がある。納税者のコスト意識や環境意識の高まり、水需要の伸びの鈍化といった社会経済情勢の変化を背景として、ダム事業のあり方が厳しく問われている。

このような批判に応えるため、事業マネジ

メントを徹底し、透明性を確保するとともに、徹底したコスト削減を行うこととした。具体的には、①事業費、工期の見直しと事業の節目等における事業評価の厳格な実施、②工程、コスト管理の徹底及び予定工程等の公表、③ダム計画及び代替案検討における住民意見の反映、④構造令の適用除外規定の活用や現地状況に応じた柔軟な事業内容の見直し等を行う。

さらに、社会のニーズ、批判に応えるため、⑤環境影響の評価及び保全措置等の適切な実施、⑥ダムの新設に代えて、既存ダムを活用する様々な工夫等の取り組みを行うこととしている。

3. おわりに

公共事業に対する国民の視線は厳しい。無駄が多い、高コスト、非効率である、予算が膨大である、民間活動を阻害しているといった批判がある。

こういった社会資本整備に対する指摘に応えていく必要があるが、問題の本質は、現在の我が国の経済環境、社会環境において、「真に必要な社会資本整備とは何か」を考えることにあるのではないか。国民、地域住民が真に必要な社会資本の整備を、効率性、透明性を確保しつつ行うことによって、初めて整備した社会資本が有効に活用される。

「真に必要な社会資本整備とは何か」を考えるためには、近年の社会資本整備の進捗を踏まえるとともに、社会資本整備のための費用が国民、地域住民にとって負担に値するものとなっているかを検証しなければならない。

社会資本整備状況を見ると、我が国は、戦後の貧困な社会資本の状況から立ち直るために、

急速に社会資本整備を進め、さらに、バブル崩壊後の90年代には、経済の停滞から立ち直るため、累次に渡る相当規模の景気対策を行った。この結果、我が国における社会資本整備の状況、すなわち、ストックとしての公共事業は、相当高い水準にある。例えば、90年代の初めに整備延長が5,047kmであった高速道路が、16年3月末には、8,553kmに達する。90年代の初めに41.6%であった下水道普及率が、15年3月末には65.2%に達しており、合併処理浄化槽等を含めると、75.8%の污水处理人口普及率となっている。污水处理人口普及率は、昨年閣議決定された「社会資本整備重点計画」によると、平成19年度末に86%に達する見込みである。

他方で、社会資本整備の費用が国民、地域住民にとって真に負担に値するかという点については、これまで、将来の長期に渡って効用を発揮する社会資本整備は、主に国債発行により財源が賄われ、その結果、負担感が国民、地域住民に直接的に感じられてこなかった。国と地方の抱える公債残高が近年著しく増加する中で、将来世代の負担についても、将来世代の受益との関係も踏まえ、厳しく見ていくことが求められてきている。

今後、高齢化社会の進展等に備え、整備すべき社会インフラの需要が多々あることもまた事実である。公共事業のあり方については是か非かといった一面的な議論をするだけでは将来のあり方を考える上で建設的でない。「真に必要な社会資本整備を重点的に行う」という基本に立ち返って、現在の社会経済状況において国として行うべき社会資本の整備のあり方について、きめ細かく議論していくことが必要ではないだろうか。

(文中意見にわたる部分は、筆者の私見である。)

16年度 公共投資関係費

(単位：百万円、%)

区 分	15年度予算額		16年度概算額		伸 率
		伸 率		増△減額	
治山治水対策	1,200,274	△ 4.7	1,135,876	△ 64,398	△ 5.4
治水	971,008	△ 4.3	922,636	△ 48,372	△ 5.0
・床上浸水解消緊急対策	148,881	17.7	164,192	15,311	10.3
・土砂災害緊急対策	25,454	7.7	28,737	3,283	12.9
・その他治水事業	796,673	△ 7.8	729,707	△ 66,966	△ 8.4
治山	145,569	△ 8.4	134,725	△ 10,844	△ 7.4
・荒廃地の復旧整備	61,137	△ 9.8	58,169	△ 2,968	△ 4.9
・山地災害危険地対策	12,836	△ 8.4	12,224	△ 612	△ 4.8
・生活環境保全対策	10,977	△ 8.4	9,248	△ 1,729	△15.8
・その他治山事業	60,619	△18.7	55,085	△ 5,534	△ 9.1
海岸	83,697	△ 4.4	78,515	△ 5,182	△ 6.2
道路整備	1,913,350	△ 7.3	1,802,825	△ 110,525	△ 5.8
・交通円滑化	356,371	△ 0.1	356,534	163	0.0
(三大都市圏環状道路の整備)	196,929	11.2	213,668	16,739	8.5
(その他一般改築等)	159,442	△11.2	142,866	△ 16,576	△10.4
・地域連携推進	1,169,826	2.3	1,084,347	△ 85,479	△ 7.3
・維持修繕等	269,562	4.1	255,921	△ 13,641	△ 5.1
・有料道路	117,591	△61.5	106,023	△ 11,568	△ 9.8
港湾空港鉄道等整備	574,862	△ 2.3	564,412	△ 10,450	△ 1.8
港湾整備	294,444	△ 4.7	277,087	△ 17,357	△ 5.9
・中枢国際港湾等	78,466	△ 1.1	84,215	5,748	7.3
・その他重要港湾等	160,159	△ 5.7	145,153	△ 15,006	△ 9.4
・地方港湾 (避難港を除く)	55,819	△ 6.5	47,719	△ 8,099	△14.5
空港整備	153,550	4.9	164,380	10,830	7.1
・大都市圏拠点空港 (中部会社を除く)	67,481	31.1	87,947	20,466	30.3
・一般空港	40,057	△23.0	35,773	△ 4,284	△10.7
・その他環境対策等	46,012	7.2	40,660	△ 5,352	△11.6
都市・幹線鉄道整備	52,389	△ 8.0	48,760	△ 3,629	△ 6.9
新幹線鉄道整備	68,600	△ 2.0	68,600	0	0.0
航路標識整備	5,879	△ 6.1	5,585	△ 294	△ 5.0
住宅都市環境整備	1,694,258	2.3	1,724,406	30,148	1.8
住宅対策	931,090	0.4	874,637	△ 56,453	△ 6.1
・公共賃貸住宅整備等	387,095	△ 8.0	336,753	△ 50,342	△13.0
・都市居住再生等	85,095	1.8	57,070	△ 28,025	△32.9
・住宅金融公庫補給金等	364,400	△ 3.1	404,400	40,000	11.0
・都市基盤整備公団補給金	51,900	皆 増	43,500	△ 8,400	△16.2
・住宅市街地基盤整備等	42,600	△10.8	32,914	△ 9,686	△22.7
都市環境整備	763,168	5.6	849,769	86,601	11.3
・市街地整備	131,592	4.4	212,389	80,797	61.4
(まちづくり交付金)	—	—	133,000	133,000	皆 増
(まちづくり総合支援事業)	53,000	3.9	—	△ 53,000	皆 減

(単位：百万円、%)

区 分	15年度予算額		16年度概算額		伸 率
		伸 率		増△減額	
(その他市街地整備)	78,592	4.7	79,389	797	1.0
・道路環境整備	555,370	5.4	556,825	1,455	0.3
(電線共同溝)	54,436	1.2	56,457	2,021	3.7
(交通安全)	161,935	0.6	167,092	5,157	3.2
(交通結節点改善)	42,411	△ 0.1	44,732	2,321	5.5
(公共交通支援)	31,409	71.5	33,408	1,999	6.4
(踏切関連)	77,924	1.2	81,850	3,926	5.0
(その他道路環境)	187,255	8.7	173,286	△ 13,969	△ 7.5
・都市水環境	76,206	3.2	80,555	4,349	5.7
下水道水道廃棄物処理等	1,352,309	△ 5.7	1,260,677	△ 91,632	△ 6.8
下水道	881,234	△ 5.1	829,093	△ 52,141	△ 5.9
・公共下水道	521,235	△ 6.0	485,099	△ 36,136	△ 6.9
・流域下水道	125,052	△17.1	105,079	△ 19,973	△16.0
・水質改善下水道	131,898	12.4	139,307	7,409	5.6
・その他下水道事業	103,049	△ 2.6	99,608	△ 3,441	△ 3.3
水道	147,520	△ 5.0	133,138	△ 14,382	△ 9.7
・簡易水道等施設整備	39,074	△ 2.3	36,658	△ 2,416	△ 6.2
・水道水源開発等施設整備	108,446	△ 6.0	96,480	△ 11,966	△11.0
廃棄物処理	158,142	△12.0	142,283	△ 15,859	△10.0
・廃棄物処理施設等	136,267	△16.6	115,851	△ 20,417	△15.0
(ごみ焼却施設等)	70,160	△34.5	46,797	△ 23,363	△33.3
(PCB 廃棄物処理施設)	10,569	654.9	24,530	13,961	132.1
(その他廃棄物処理施設)	55,538	1.1	44,524	△ 11,014	△19.8
・浄化槽整備事業	21,875	33.9	26,432	4,558	20.8
工業用水道	6,384	△18.8	5,621	△ 763	△12.0
都市公園	138,839	△ 4.4	130,924	△ 7,915	△ 5.7
・防災公園	44,050	△ 0.8	44,491	441	1.0
・防災公園以外の公園補助	46,486	12.7	40,702	△ 5,784	△12.4
・その他公園事業	48,303	1.5	45,731	△ 2,572	△ 5.3
自然公園等	14,278	△ 2.8	13,893	△ 385	△ 2.7
情報通信格差是正	5,912	1.1	5,725	△ 187	△ 3.2
農業農村整備	878,880	△ 4.9	834,542	△ 44,338	△ 5.0
・農地等保全管理	32,547	△ 0.6	31,736	△ 811	△ 2.5
・農村整備	293,672	△11.1	256,041	△ 37,631	△12.8
・農産物供給基盤整備	552,661	△ 1.5	546,765	△ 5,895	△ 1.1
(農業水利施設整備)	260,978	1.1	268,038	7,060	2.7
(担い手育成支援整備)	146,455	7.6	146,694	240	0.2
(その他農産物供給基盤整備)	145,228	△13.1	132,033	△ 13,195	△ 9.1
森林水産基盤整備	370,574	△ 2.1	360,617	△ 9,957	△ 2.7
森林整備	181,587	1.0	182,469	882	0.5
・森林環境保全整備	141,448	3.2	145,821	4,373	3.1
・森林居住環境整備	40,139	△ 6.0	36,648	△ 3,491	△ 8.7
水産基盤整備	188,987	△ 4.9	178,148	△ 10,839	△ 5.7
・水産物供給基盤整備	167,443	△ 4.9	158,919	△ 8,524	△ 5.1
・漁港漁村生活環境整備	21,544	△ 5.2	19,229	△ 2,315	△10.7

平成16年度
公共事業予算について

(単位：百万円、%)

区 分	15年度予算額		16年度概算額		伸 率
		伸 率		増△減額	
調整費等	39,905	△10.5	59,905	20,000	50.1
社会資本整備事業調整費等	39,905	△10.5	29,905	△ 10,000	△25.1
景観形成事業推進費	—	—	20,000	20,000	皆 増
道州制北海道モデル事業推進費	—	—	10,000	10,000	皆 増
災害復旧等	72,674	0.0	72,674	0	0.0
災害復旧	58,672	4.9	58,896	224	0.4
災害関連	14,002	△16.4	13,778	△ 224	△ 1.6
小 計 (公共事業関係費)	8,097,086	△3.9	7,815,934	△ 281,152	△ 3.5
社会保障関係施設費	171,911	△ 3.2	175,049	3,138	1.8
うち保育所緊急整備費	15,608	0.2	29,929	14,321	91.8
文教科学振興関係施設費	295,632	△ 0.2	271,194	△ 24,438	△ 8.3
国立大学法人施設整備費	65,900	△11.8	66,378	478	0.7
文教施設費	157,002	3.6	144,261	△ 12,741	△ 8.1
その他文教科学振興関係施設費	72,730	3.9	60,556	△ 12,175	△16.7
農林水産関係施設費	124,268	1.8	125,960	1,692	1.4
農業経営対策費	23,499	△ 9.3	21,509	△ 1,990	△ 8.5
農村振興費	54,325	17.7	60,190	5,865	10.8
林業振興費	13,892	△ 9.2	11,283	△ 2,609	△18.8
水産業振興費	10,474	14.1	11,930	1,456	13.9
その他農林水産関係施設費	22,079	△13.4	21,048	△ 1,031	△ 4.7
国会施設費	7,523	△21.6	7,126	△ 397	△ 5.3
裁判所施設費	10,297	△ 3.3	9,081	△ 1,216	△11.8
内閣本府施設費	7,679	16.7	8,198	519	6.8
総理大臣官邸施設費	8,677	△ 1.2	7,429	△ 1,248	△14.4
警察庁施設費	8,725	4.8	10,839	2,114	24.2
都道府県警察費補助	22,520	△ 2.1	21,394	△ 1,126	△ 5.0
消防防災施設等整備費	5,951	△ 3.2	4,633	△ 1,318	△22.1
法務省施設費	19,035	2.4	20,843	1,808	9.5
在外公館施設費	8,037	△ 4.1	7,045	△ 993	△12.3
公務員宿舎施設費	14,636	△ 4.0	14,490	△ 146	△ 1.0
特定国有財産整備費	3,077	53.4	4,935	1,858	60.4
原子力平和利用研究施設費	13,314	3.2	13,845	531	4.0
文化庁施設費	6,588	31.0	3,941	△ 2,647	△40.2
文化財保存施設整備費	17,252	△ 6.9	17,114	△ 138	△ 0.8
官庁営繕費	24,433	△ 2.3	24,194	△ 239	△ 1.0
海上保安庁施設費	11,450	55.3	10,485	△ 965	△ 8.4
その他	33,624	△27.9	41,151	7,527	22.4
小 計 (その他施設費)	814,630	△ 1.7	798,945	△ 15,685	△ 1.9
合 計	8,911,716	△ 3.7	8,614,879	△ 296,837	△ 3.3

(注1) 各計数はそれぞれ四捨五入によっているので、端数において合計とは合致しないものがある。

(注2) 15年度の計数は、16年度との比較対照のため組替えて掲記してある。

公共投資関係予算のポイント

公共投資関係費については、前年度当初予算から3%以上削減しつつ、雇用・民間需要の拡大に資する分野へ重点化。また、整備水準、整備の緊急性、国と地方の役割分担等の観点から、各事業の目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化。

項 目	15 年度	16 年度	15' → 16' 増減
公共投資関係費	89,117 億円	86,149 億円	△2,968 億円 (△3.3%)

◆ 4分野への重点化、メリハリのついた事業別配分

- 4分野（人間力の向上・発揮、魅力ある都市と地方、高齢化・少子化対策、循環型社会の構築）該当施策に重点化。

4分野関連予算伸率 15年度 68,798 億円 → 16年度 67,332 億円 (△2.1%)

公共投資関係予算の 78.2% (15年度：77.2%) が4分野に該当

- 各事業の目的・成果に踏み込んできめ細かく重点化。大都市圏拠点空港、中枢国際港湾等、三大都市圏環状道路、浄化槽などに重点化。

事業別伸率比較

空港整備	+7.1%	大都市圏拠点空港（中部会社除き）	+30.3%
		一般空港	△10.7%
港湾整備	△5.9%	中枢国際港湾等（東京、大阪等11港湾）	+7.3%
		重要港湾以外の港湾	△14.5%
道路整備	△5.8%	三大都市圏環状道路（一般道路）	+8.5%
		一般改築（バイパス・拡幅）	△14.5%
農業農村整備	△5.0%	ほ場整備（担い手育成支援）	+0.2%
		農業集落排水	△21.3%
廃棄物処理	△10.0%	浄化槽	+20.8%
		ごみ処理施設等	△33.3%

◆ 補助金改革（国庫補助負担金の見直し）

- 地方の自主性・裁量性を最大限尊重した新たな制度として、「まちづくり交付金」を創設。（平成16年度予算額 1,330 億円）
- 公共事業関係の国庫補助負担金のスリム化。対前年度比で、3,197 億円（▲7.2%）の純減。（平成15年度の縮減額は、2,625 億円）
- 国庫補助負担事業について、国・地方の役割分担の見直し等を踏まえ、対象事業の重点化、採択基準の引き上げ等を行うほか、引き続き、補助金の統合補助金化を進める。

◆ コスト縮減

- 「公共事業コスト構造改革」（5年間で15%の総合コスト縮減）を着実に推進。
- 中部国際空港等のコスト縮減の取り組みを踏まえ、民間企業と特に取り扱いが異なると指摘される積算と発注方式について、大口取引価格の把握、工種別の単価設定、価格交渉方式の導入等を実施。