

# 関東 インフラ プロジェクト・ アーカイブス

No. 1

平成 17 年度事後評価  
～  
平成 24 年度事後評価  
(評価案件 9 件)



平成26年11月

国 土 交 通 省  
関 東 地 方 整 備 局

注)表紙写真

上段右側:一般国道17号 鯉沢バイパス

上段左側:横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

下段右側:下久保ダム直轄総合水系環境整備事業

下段左側:国営アルプスあづみの公園

## ～関東インフラプロジェクト・アーカイブス発行にあたって～



平成26年11月

関東地方整備局長 越智 繁雄

私たちは、道路、河川、港湾、公園などの社会資本の整備とその管理といった、人々が安全・安心に、そして元気に暮らしていくために必要で欠かすことのできない事業活動を行っています。また、その活動を通じて、私たちが先人から受け継いだ国土を、今の世代だけではなく、次の世代、次の次の世代により良いものとして引き継ぎ、国民が豊かに生活し、自由闊達な経済活動が持続できるようにしていかなければなりません。

その際、その時どきの国づくり・地域づくりの方針、社会経済情勢・財政事情、地域事情などを踏まえつつ、事業の目的や進捗状況、効果などの検証のため、現在実施中のプロジェクトや完了したプロジェクトについて、3年から5年毎に「事業評価」を実施しています。特に、完了したプロジェクトについては、プロジェクトの効果を確認することや事後に明らかになった課題を今後同様のプロジェクトに生かすことを目的に「事後評価」を実施しているところです。

完了したプロジェクトの効果を確認することはたいへん意味のあることは言うまでもないことですが、長い年月をかけて漸く完了したプロジェクトについて、これまで振り返る機会があまり多くありませんでした。しかしながら、事業実施者だけでなく国民も、インフラプロジェクトの完了が、インフラそのものの価値を発揮するスタートラインに立っていることを明確に認識しておく必要があります。ややもすると、その手段としての公共事業はプロジェクトを行っているときの一過性のフロー効果に注目してしまいがちですが、プロジェクト完了後に社会資本ストックとしての整備効果の恩恵を享受することによって、その真価が問われているという本質を忘れてはなりません。

このようなことから、これまで私たちがプロジェクトに取り組み、事後評価を実施した内容を「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」の第一段として、わかりやすくとりまとめてみることを試みました。これまでのプロジェクトから得られた知見を今後の事業に有効活用していくことはもとより、ハードのインフラ整備の意味を正確に分かりやすく国民に伝えるというソフトインフラの一つとして、また、国民がインフラプロジェクトについてより一層の理解を深めるためのツールとして、本冊子を活用いただけましたら幸いです。

折しも、地球温暖化による気候変動の影響と思われる豪雨災害や土砂災害などへの対策、今後の発生が懸念される首都直下地震や南海トラフ巨大地震などの大規模災害への備え、喫緊かつ継続的な課題としてのインフラ老朽化対策への取組み、また、来るべき2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けたインフラの充実など、これらのことに的確かつ適切に対応していくためにも、今後のインフラプロジェクトへの取組が円滑かつ着実に進むことを願って止みません。

最後に、本冊子を作成するにあたり、関東地方整備局事業評価監視委員会の家田委員長はじめ委員の皆様、多大なるご協力と貴重なご意見を頂きましたことに感謝しますとともに、厚く御礼申し上げます。

## ～関東インフラプロジェクト・アーカイブスの有効活用を～



平成26年11月  
道路局長 (前 関東地方整備局長)  
深澤 淳志

関東地方整備局長として平成25年から平成26年まで在籍した際、私たち職員が取り組まなければならない仕事は、「日本の国土を守る」、「元気な日本を支える」、「危機に備え、現場に駆けつける」の3つであると申し上げてきました。

特に、「日本の国土を守る」については、その間の約1年間、関東地方整備局管内において様々な自然災害が起こったことから、その必要性を痛感致しました。平成25年7月、8月には利根川水系における渇水の発生、9月には埼玉県、栃木県において竜巻による被害が発生しました。10月中旬には、台風26号、27号が相次いで襲来し、中でも台風26号では全国各地で様々な被害をもたらし、特に伊豆大島においては多くの方の犠牲を伴う大規模な土砂災害が発生しました。年が明けた平成26年2月には、記録的な大雪により群馬県、山梨県など多くの箇所では交通障害が起きました。

このような自然災害への備えとして、平常時から防災、減災対策を実施することが重要であり、特に関東における喫緊の課題として、圏央道をはじめとした三環状の整備による緊急時の輸送ネットワークの構築を実施してまいりました。その結果、平成26年4月には圏央道稲敷ICから神崎ICの開通、同年6月には圏央道相模原愛川ICから高尾山IC間が開通し、その他の区間においても整備が進捗しており、災害時の輸送ネットワークはもとより、地域の経済発展に寄与する非常に重要なインフラの整備による効果が大きいと期待されているところです。

このようなプロジェクトは、完成まで非常に長期にわたることがありますが、その課程において手段と目的が入れ替わり、造ることが目的となってしまってはなりません。地域の安全・安心と発展が目的であるということを忘れてはならず、常に地域の方々の意向を確認し、方向の修正を行うことが肝要です。大切なことは、アンテナを高くし地域のニーズを正確に把握すること、そして目的意識を持った仕事を行うということです。

今回のインフラプロジェクト・アーカイブスは、事業評価監視委員会の家田委員長発案のもと、この冊子の作成を始めました。これまで行ってきた仕事を振り返り、真の目的に近づく努力を怠っていないか確認することを目的として、これまで行ってきた私たちの仕事を振り返り、そこから得た知見をとりまとめたものです。

現在行っているプロジェクトやこれから行うプロジェクトに、これまでの知恵を生かすべく、大いに活用して頂きたいと思っております。

## ～プロジェクト・アーカイブを「宝の山」にしよう!～



平成26年11月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員長

家田 仁 (東京大学・政策研究大学院大学 教授)

1990年代からわが国でも公共事業の「事業評価」が行われるようになった。この間に事業評価というものが行政職員に定着してきたのは喜ばしいことではあるが、その一方で、評価実務の現場では、間違った「思い込み」やある種の「マニュアル事務的教条化」が感じられることも少なくない。

例えば、B/Cの値を金科玉条のごとく偏愛するのは「思い込み」の典型だ。また、事業進行中に定期的に行われる「再評価」は、本来、事業を取り巻く諸事情に何か変化はないか？軌道修正が必要かどうか？用地取得の進捗や工事費、環境対策などに何か実施上の課題は生じていないか？といったあたりをチェックし、今後に向けた改善を図るのが大目的である。ところが、そういった大きな視点よりも、(周辺状況に大きな変化がなければ計算結果はほとんど変化しないにも拘わらず) B/Cの再計算ばかりに大きな労力をかけがちになる。これなどは「事務的教条化」の一例である。

「事後評価」は、新規採択時評価や再評価と並ぶ、事業評価の三本の柱の一つであるが、事業実施後のB/C判定の単なる「通信簿つけ作業」と扱われがちであることも、「事務的教条化」の一つである。もったいない話である。

本来、あらゆる科学や知識は「過去」から学び取ることによって形成される。特に社会基盤の事業は、工場生産品と違い一つ一つが強い「場所性」の影響を受け、また広く社会に効果や影響をもたらすので実験することが難しい。したがって、一つ一つの事業からできる限り多くのレッスンを引き出すことが、明日への飛躍にとって極めて重要である。そうした意味で、事後評価レポートは「宝の山」である。そのプロジェクトの実施を通じて、どのような課題があったのか？それをどのようにして乗り越えたのか？どんなチャレンジが行われたのか？そしてどのような反省が学び取れるのか？完了した事業はそうしたレッスンを引き出す源泉なのである。それらのレッスンは、当該施設をこれからマネジメントしていく上で有用なのは言うまでもなく、同種のプロジェクトや評価手法へ示唆することも少なくないはずである。また、社会基盤の事業の成果・困難・課題・挑戦を国民に報告し、実情を知ってもらおう上でも、事後評価は本来大きな情報と機会を与えてくれるに違いない。

この度、関東地方整備局が、完了した事業の事後評価レポートをベースにして、「関東インフラプロジェクト・アーカイブ」を創設し、今後継続的に充実していってくれることとなった。これは「事業評価監視委員会」からの提案を契機としたもので、同整備局の迅速な実行力に対し、委員長として深く謝意を表したい。アーカイブの内容はまだ不十分な点もあろうかと思うが、前述のようなプロアクティブな視点に立って、漸次、内容の改善を進めるとともに、その積極的な頒布・活用にも取り組まれることを期待したい。



# 目次

I 関東インフラプロジェクト・アーカイブスとは	1
II 関東インフラプロジェクト・アーカイブス	
河-1 久慈川水防災対策特定河川事業（東連地地区）(H22)	3
河-2 富士川水防災対策特定河川事業（白子地区）(H23)	11
河-3 下久保ダム直轄総合水系環境整備事業（H24）	21
道-1 一般国道4号 北宇都宮拡幅（H17）	29
道-2 一般国道17号 鯉沢バイパス（H22）	39
公-1 国営アルプスあづみの公園（H24 ※再評価中）	51
港・空-1 東京国際空港沖合展開事業第3期計画（H23）	61
港・空-2 横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（H24）	71
営-1 横浜地方气象台（H22）	83
III 評価から見てきたこと	95

注)プロジェクト名後の(年数)は、事後評価実施年度

# I 関東インフラプロジェクト・アーカイブスとは

## 1. 事業評価制度

プロジェクトの評価に関する制度は、平成 9 年 12 月の行政改革会議最終報告で、「従来、わが国の行政においては、法律の制定や予算の獲得等に重点が置かれ、その効果やその後の社会状況の変化に基づき政策を積極的に見直すといった評価機能は軽視されがちであった」との認識の下に、政策評価制度の導入が提言され、これを受けて取り組んできたものです。

国土交通省では、平成 10 年度から新規事業採択時評価、再評価を導入し、平成 15 年度からは完了後の事後評価が導入されましたが、事後評価は事業完了後の事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて、適切な改善措置を検討するとともに、事後評価の結果を同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映することを目的としています。

## 2. 事後評価のアーカイブ化

関東地方整備局では、これまで700件を超える評価を行い、完了後の事後評価については100件程度の評価を積み重ねてきました。

事業評価の内容は、当初より一般に公表され、ホームページなどにより内容を確認することができますが、記録や資料などをひとまとめにして保存すること(アーカイブ化)で、将来の事業展開などに生かしていくための情報の共有化を行っていくとともに、一般の方に対してプロジェクトが完成するまでの取り組みについてわかりやすく解説し、まとめて紹介するものです。

## 3. 関東インフラプロジェクト・アーカイブス

「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」は、関東地方整備局にて実施した事後評価のうち、各分野における代表プロジェクトを約 30 選出し、とりまとめるものです。

平成 25～27 年度までの 3 年間でとりまとめ、No.1(第 1 期)から No.3(第 3 期)まで順次作成する予定です。

No. 1 : 平成 26 年 11 月 発行(第 1 期)  
平成 17 年～平成 24 年度事後評価  
評価案件 9件

No. 2 : 平成 27 年 3 月 発行予定(第 2 期)  
平成 17 年～平成 24 年度事後評価  
評価案件 9件

No. 3 : 平成 28 年 3 月 発行予定(第 3 期)  
平成 15 年～平成 24 年度事後評価  
評価案件 9件

## Ⅱ 関東インフラプロジェクト・アーカイブス



- ①久慈川水防災対策特定河川事業(東連地地区)
- ②富士川水防災対策特定河川事業(白子地区)
- ③下久保ダム直轄総合水系環境整備事業
- ④一般国道4号 北宇都宮拡幅
- ⑤一般国道17号 鯉沢バイパス
- ⑥国営アルプスあづみの公園(大町・松川地区)
- ⑦国営アルプスあづみの公園(堀金・穂高地区)
- ⑧東京国際空港沖合展開事業第3期計画
- ⑨横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業
- ⑩横浜地方気象台