

# 関東 インフラ プロジェクト・ アーカイブス

No,3

平成15年度事後評価  
～  
平成24年度事後評価  
(評価案件 9件)



平成28年2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 298 号東京外かく環状道路(埼玉区間)

上段左側:中川・綾瀬川直轄河川改修事業(首都圏外郭放水路 調圧水槽内)

下段右側:筑西しもだて合同庁舎

下段左側:横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業

## ～関東インフラプロジェクト・アーカイブス（No,3）発行にあたって～



平成28年 2月

関東地方整備局長 石川 雄一

「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」につきましては、平成26年11月にNo,1、平成27年6月にNo,2を発行しており、このたび、新たにNo3を発行する運びとなりました。

この冊子は、関東地方整備局が行っている道路、河川、港湾、営繕、公園などのインフラ整備に関するプロジェクトをわかりやすく冊子としてとりまとめることで、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することを期待し、作成したものです。

国土交通省は、日本のインフラが直面する4つの課題—これは、同時に、日本社会が直面する重要課題でもあります—に重点的に取り組んでいます。すなわち、①切迫する、首都直下・南海トラフの巨大地震、激甚化する気象災害など大規模自然災害、②加速化するインフラの老朽化、③人口減少による地方の疲弊、④厳しさを増す国際競争、この4点です。首都圏は、人口の3割強、GDPの約4割を占め、言うまでもなく日本の中核機能を担い、日本経済を牽引している地域であり、関東地方整備局にとってはとりわけ、首都直下地震等の大規模地震への対応及び国際競争力の強化が最重要課題だと考えています。

インフラ整備の観点からは、物流の効率化等を通じ国際競争力強化に資するインフラ、また、人命と財産を守り、生活・経済活動への安全・安心を提供するインフラは、とりわけ重要で、これらのインフラ整備を担当する関東地方整備局の果たす役割は極めて大きいと思います。経済成長への貢献、安全・安心の向上こそ、まさしく、今、話題のインフラ整備のストック効果なのです。

我が国が、人口減少、高齢化、厳しい財政状況に直面する中で、今回作成した本冊子のように、インフラに対する役割やその整備への理解を深めるための広報活動を行っていくことは、大変重要であると考えます。

最後に、本資料はこれまで関東地方整備局事業評価監視委員会でご審議いただいた際のご意見を反映した事後評価資料を基に作成しています。委員会の委員の皆様におかれましては、多大なるご協力と貴重なご意見を賜りましたことを、厚く御礼申し上げます。

## これまで発行したアーカイブス

### § 関東インフラプロジェクト・アーカイブス (No, 1)

#### ■挨拶文

- ・ 関東地方整備局長 越智 繁雄
- ・ 道路局長 (前 関東地方整備局長) 深澤 淳志
- ・ 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)

#### ■掲載プロジェクト

プロジェクト名	評価年度
1, 久慈川水防災対策特定河川事業 (東連地地区)	H22
2, 富士川水防災対策特定河川事業 (白子地区)	H23
3, 下久保ダム直轄総合水系環境整備事業	H24
4, 一般国道4号 北宇都宮拡幅	H17
5, 一般国道17号 鯉沢バイパス	H22
6, 国営アルプスあづみの公園 ※再評価中	H24
7, 東京国際空港沖合展開事業第3期計画	H23
8, 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
9, 横浜地方気象台	H22

### § 関東インフラプロジェクト・アーカイブス (No, 2)

#### ■挨拶文

- ・ 関東地方整備局長 越智 繁雄
- ・ 前 関東地方整備局・事業評価監視委員会委員 佐々木 淳  
(東京大学大学院新領域創成科学研究科教授)
- ・ 関東地方整備局・事業評価監視委員会委員 堤 マサエ  
(山梨県立大学 名誉教授)

#### ■掲載プロジェクト

プロジェクト名	評価年度
1, 宮ヶ瀬ダム建設事業	H17
2, 京成押上線荒川橋梁架替 (特定構造物改築事業)	H19
3, 草木ダム水環境改善事業	H22
4, 鬼怒川上流ダム群連携事業	H23
5, 一般国道18号 坂城更埴バイパス	H24
6, 一般国道127号 子安拡幅	H24
7, 常陸那珂港外港地区防波堤整備事業	H17
8, 東京港大井その1地区国際海上コンテナターミナル整備事業	H18
9, 横浜税関本関	H18

## ～ 関東インフラプロジェクト・アーカイブス 巻頭言 ～



平成28年 2月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

**大野 栄治** (名城大学都市情報学部教授)

昨今の事業評価は、平成8年11月29日の第139回国会における橋本内閣総理大臣所信表明演説の中で「社会資本の整備については、国民生活の質の向上に直結する分野や次世代の発展基盤となる分野への重点化を図るとともに、道路、下水道、港湾、さらには農業農村整備などの公共事業について、各省の枠を越えた連携、建設費用の低減、費用効果分析の活用などを通じ投資効果を高めます」(原文引用)と述べられたことに端を発しています。旧建設省・旧運輸省では、その直後から各部局に「所管事業の評価手法に関する研究委員会」が順次組織されました。私が行政機関の事業評価に関わり始めたのは、その研究会への参加からです。

当時、日本政府にはIBRD(国際復興開発銀行/世界銀行)やADB(アジア開発銀行)などの国際援助機関の融資業務を通じて、すでに事業評価のノウハウがあったと思われます。そのため、前述の研究会では初期の段階で原案が示され、それに基づき評価手法の理論的整合性、信頼性、実用性などを中心に議論が交わされました。しかし、評価手法を国内の公共事業に適用した実績がほとんどなく、社会的割引率の設定方法や時間価値の算定方法なども議論の対象となり、侃々諤々の議論になることもありました。最終的には議論が集約され、その成果として事業評価マニュアルが纏められましたが、そこに議論の余地があったことは想像に難くありません。

その後、1)事業評価の現場でマニュアルが運用される、2)運用を通じてマニュアルの欠点が指摘される、3)指摘を受けて研究会でマニュアルが修正される、といった運用・指摘・修正のサイクルが動き始め、およそ3サイクルが回った頃、事業評価監視委員会に参加することになりました。委員最初の年度には、現行の事業評価マニュアルの作成に携わったことから、評価手法(特にCVM)の限界に遭遇するたびに恐縮していましたが、委員最後の年度となった現在、その恐縮は実につまらないことであったと反省しています。例えるならば、重箱の隅に気を取られて、重箱の全体形状に気が付かなかったようなものです。

現行の事業評価マニュアルは、本稿の冒頭で紹介した橋本内閣総理大臣所信表明演説の後半部分(投資効果を高めること)を念頭に置いたものであり、前半部分(重点化を図ること)について何も触れていません。この要点は、現在の社会資本整備の課題とされている「選択と集中」につながり、日本政府の国民に対する借金が膨らむ時代背景の中で無視できない事業評価の視点であると考えられます。その際、事業評価において同種事業間、異種事業間、新規・継続事業間の優先順位を決定しなければなりません。そのためには優先順位の決定手法を確立することだけでなく、事業制度の中に優先順位を位置づけることも必要になると予想されます。今後も引き続き、事業実施の国民への説明責任を果たすと同時に、限られた予算の効果的な執行を図るよう努めていただくことを期待しています。

## ～ 事業評価を通じて学んだこと ～



平成28年 2月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

清水 義彦 (群馬大学大学院理工学府教授)

平成22年度から6年間、関東地方整備局の事業評価に関わることができた。これまで河川分野以外はほとんど知らない私にとって、道路をはじめ公共事業全般についての事業評価という社会的に重要な仕事をどうこなしていくか、はじめは気の重い委員会という印象が強かった。

事業評価は難しい。その理由の1つはB/Cの問題である。例えば、道路事業では3便益、河川の治水事業では想定被害軽減期待額をもって便益を計測する仕組みは良く考えられたものであるし、B/Cという指標とその算出手法の枠組み（マニュアル）から、同じような規模の同種事業を横並びにして視ることで、なぜ、便益に差が出てくるのか、コストの違いは何かと言った思考ができる。また、BやCの中身から事業のもつ地域性、社会性も見えてくる。しかし、一方で個々の事業を見て行くと、マニュアルでは反映できない便益にも目につく。評価手法の不備はもちろん有って、だから、B/Cに捕らわれない便益・事業効果の主張、例えば「貨幣換算が困難な効果等による評価」が大切となる。さらには、すべてとは言わないが国益としての性格を強く持つものを、そもそもB/Cで測るのかというものもあるだろう。

これらは、実に尤もなことではあるが、これからもあるいはしばらくは公共事業のB/C評価が続く中では、その枠組みの中での評価を改善、充実させる努力がいっそう大切というのが今の実感である。そうでないと、とても有益な事業なのに、陳腐な手法で評価してしまうと、事業そのものが陳腐のように見えてしまう。これはとても残念なことである。委員会の場で家田仁委員長がよく言われるように、1つ1つの事業から多くのレッスンを引き出し、次につなげることが大切で、多くのプロジェクト事後評価を通じ評価手法の改善にもつながることを期待したい。本アーカイブスには、関東地整ならではの特色を持った多様なプロジェクトが盛り込まれているのだから。

事業評価監視委員会では自分自身へのレッスンの場としてもとても有意義なものであった。委員会で取り上げた事業の多くについて現地視察が行われ、紙面資料には見えにくい事業内容の濃さが伝わった。また、委員会での議論では、それぞれの専門分野をもつ委員が全く異なる分野をどう視ているのかという観点、とても新鮮で刺激的でもあり、河川工学を専門とする私の凝り固まった思考からはなかなか気づけないものを学んだ。本アーカイブスから生み出すものが今後の公共事業評価にとって有益に活用されることを期待し、そして、私にとっても社会基盤を支える技術研究のあり方を教示してくれるものとしても大いに期待している。

## ～ 関東インフラプロジェクトからの学び ～



平成28年 2月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

**鈴木 誠** (東京農業大学地域環境科学部造園科学科教授)

事業評価監視委員会委員を務めて、もうすぐ6年が経とうとしている。

思い返してみると、新任委員の頃の印象深いことは、資料の多さと先輩委員の事業評価に対する鋭い指摘発言だった。そして、これまでの委員会資料は積み上げると背の高さを越えた。その重みのせいか長年務める委員として、自身でも鋭い指摘発言をするようになった。

昨今、新国立競技場が話題となった。その際この事業評価は誰がどのようにしたのか、といった事業評価監視の視線で考えていた。これも、この6年近くを事業評価の監視に携わってきた収穫だろう。

収穫といえば、委員会活動を通じて得た以下の二つの学びについても触れておきたい。

- (1) 事業現場からの学び：やはり、現地で実際に完成している、あるいは実施途中段階の事業現場の視察は、事業評価を監視する立場として、必須事項であると実感した。それは、公共事業の性格から、事業現場とその周辺との関係をじっくりと、冷静な目をもって見つめる必要があるからである。この観点から、いくつかの学びは砂防事業、ダム事業、河川環境整備事業、首都圏の高規格道路事業、港湾整備事業、などの視察から得られた。
- (2) 開催される委員会での学び：整備局内の異なる事業部門の案件が議題となり、事業評価監視委員と事業担当者がやり取りする場面は、他の担当者にとっても、お互いの事業評価を相互に学習・点検するよい機会である。ぜひ、この「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」をテキストに他の事業評価結果を、自身の事業点検に活かすことを実施していただきたい。

ところで、地方整備局の事業評価案件には、いくつかの異なった性格をもつものが混在する。事業規模の大小もさることながら、道路、河川、営繕、公園などといった事業評価する視点、基準自体がまったく異なる事業群である。中でも、私自身の専門領域である造園学の範疇となる、公園事業については、この委員会で何度か議題にあり、その都度、委員の皆さんからこうした案件には、他の例えば道路や河川関連事業の評価とは異なる姿勢をもって臨むべき、という共通認識を得たことは思い出深い。いわゆる B/C とは違ったモノサシの必要性である。これについては、今後も継続して一般に理解しやすい評価法について考えを深めていきたい。

最後になるが、6年続けてくると、個別の事業案件で、どうしてこの事業が何年か前に途中段階でストップしてしまったのか、という強い疑問を抱かざるを得ないものにも出くわした。その際に思ったことは、個別案件の事業評価を監視するだけでは到達できない目標があり、それらは関連公共事業の政策評価を監視するどこかで、しっかりと、効率よく実施してもらいたい、ということだった。この件は、個人的には継続審議というランクにしておき、政治に関心を持ち続けていきたい。



# 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 渡良瀬遊水池総合開発事業 (H19)	3
	河-2 中川・綾瀬川直轄河川改修事業 (首都圏外郭放水路) (H23)	15
	河-3 川治ダム貯水池水質保全事業 (H22)	25
	河-4 浦山ダム水環境改善事業 (H23)	33
	道-1 一般国道 298 号東京外かく環状道路 (埼玉区間) (H15)	41
	道-2 一般国道 6 号日立バイパス (H20)	55
	港・空港-1 横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業 (H22)	63
	港・空港-2 木更津港木更津南部地区国際物流ターミナル整備事業 (H24)	71
	営-1 筑西しもだて合同庁舎 (H21)	81
III	平成27年9月関東・東北豪雨について	91
IV	今回のプロジェクトにより得られた知見	100

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件以上の評価を積み重ねてきました。

これまでの事後評価で得られた様々な技術や知見は貴重な財産ですので、時間の経過とともに散逸しないよう今後のプロジェクトに確実に継承していくとともに、一般の方に対してもわかりやすい資料として残していくことが必要と考えています。

そのため、事後評価を実施したプロジェクトの中から、各分野の代表事例を選定し、とりまとめて保存(アーカイブ化)することとしました。

## 3. 関東インフラプロジェクト・アーカイブス

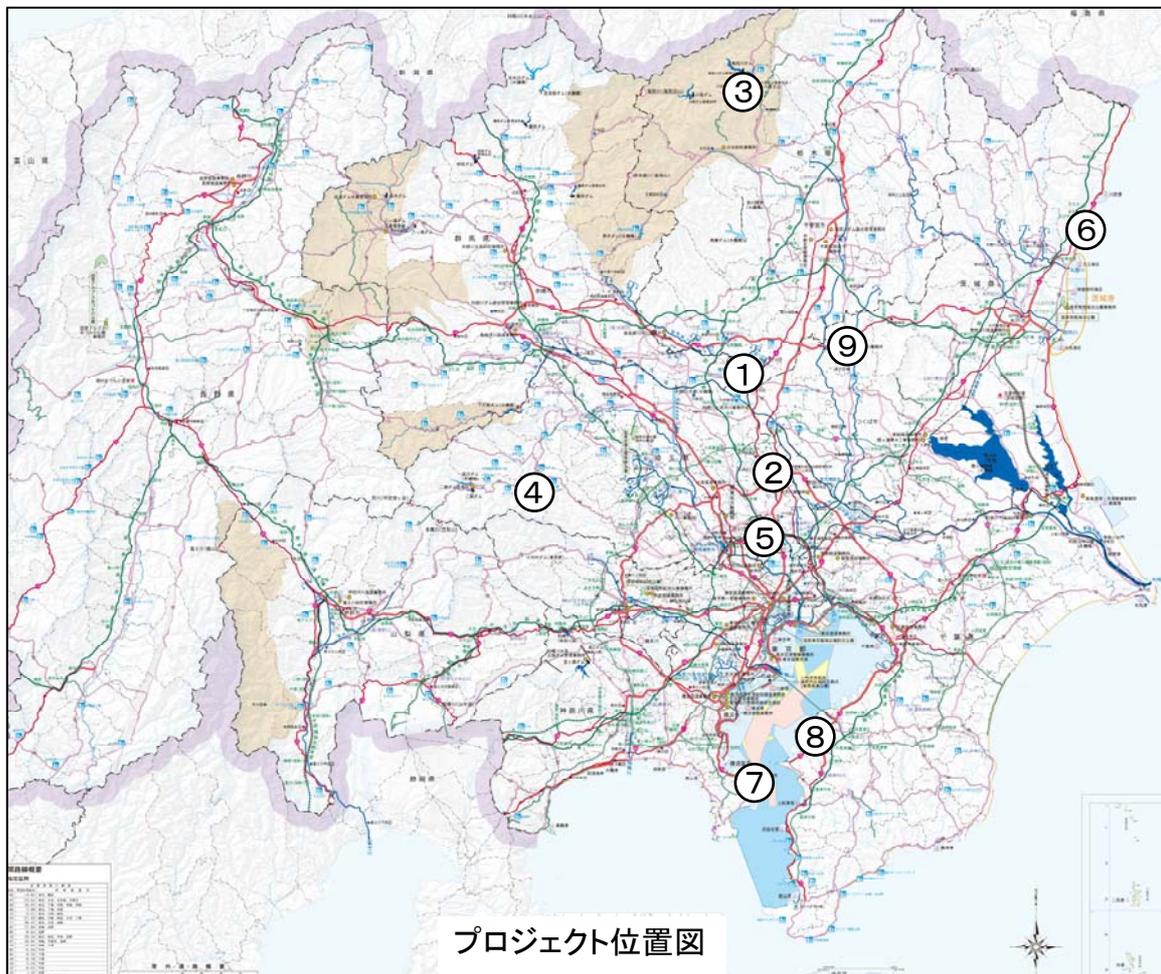
「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」は、アーカイブ化したプロジェクトを冊子にとりまとめたものです。これまで No.1 から No.3 まで3冊発行し、計27件のプロジェクトを掲載しています。

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 6 月 発行(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 2 月 発行(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渡良瀬遊水池総合開発事業
- ②中川・綾瀬川直轄河川改修事業(首都圏外郭放水路)
- ③川治ダム貯水池水質保全事業
- ④浦山ダム水環境改善事業
- ⑤一般国道 298 号東京外かく環状道路(埼玉区間)
- ⑥一般国道 6 号日立バイパス
- ⑦横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- ⑧木更津港木更津南部地区国際物流ターミナル整備事業
- ⑨筑西しもだて合同庁舎