

関東 インフラ プロジェクト・ アーカイブス

No.5

平成27年度事後評価

～

平成28年度事後評価

(評価案件 8件)



平成30年3月

国 土 交 通 省
関 東 地 方 整 備 局

注)表紙写真

上段左側:東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業

上段右側:横須賀地方合同庁舎

下段左側:利根川上流特定構造改築事業(谷田川第一排水機場)

下段右側:横浜港本牧地区国際海上ターミナル改良事業

～関東インフラプロジェクト・アーカイブス（No,5）発行にあたって～



平成 30 年 3 月

関東地方整備局長 泊 宏

「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」は、平成 26 年 11 月に No, 1 を発行して以降、No, 2、No, 3、No, 4 と順次作成し、今回で 5 刊目となります。

本冊子は、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について、事業の概要と事業効果を分かりやすく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、一般の方々にインフラ整備について一層の理解を深めていただくため、作成したものです。

関東地方整備局は、管内に首都圏を抱え、インフラの整備や維持管理、災害対応などの幅広い役割を担っております。

関東地方において、安全・安心を確保し、社会・経済の発展のためのインフラを整備することにより、地域の振興はもとより我が国の成長に寄与していくと考えております。これからのインフラ整備は、ストック効果が地域のすみずみまで最大限発揮されるように取り組んでいく必要があります。

一方、今後インフラの増加に伴い、その維持管理も重要となっています。このため、効率的なメンテナンス、より高い機能を発揮するため、河川や道路等のインフラの計画的な維持管理に取り組んでいく必要があります。高度成長期以降に整備したインフラが今後急速に老朽化することが見込まれることから、新しいインフラの整備とのバランスを取りながら、維持管理・更新（関係する点検・診断、評価、計画・設計、修繕）を計画的に行ってまいります。

このように、関東地方整備局は幅広くインフラ整備に関して重要な役割を担っていることから、その整備効果等の検証を含む本冊子の活用等により、国民に対してインフラの役割やその整備への理解を深めていただくための努力が必要であると考えております。

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。

～インフラツーリズムへの期待～



平成 30 年 3 月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

楓千里（株式会社 JTB パブリッシング 取締役法人情報事業部長）

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員をお引き受けしたのは、東日本大震災直後の 2011 年 4 月。観光というソフト分野を本業とする私が、ハード整備に関してお役に立てるだろうかと不安を感じていた記憶がある。しかしながら、この 6 年間で災害復興と観光の関係性が深まり、また訪日観光客の急増による観光ルート開発・整備も喫緊の課題として浮かび上がり、委員会では事業進捗と観光への関連性を検討するケースも増えてきている。実際に、委員会資料には観光データや動向予測が記載されており、委員会前には、注意深くチェックし、質問やコメントを述べさせて頂いた。本冊子「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」で紹介されている、「東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業（東京ゲートブリッジ）」「東京国際空港再拡張整備事業」は、羽田空港へのアクセスと空港利用者の利便向上に資する事業で、まさに観光に正対するプロジェクトといえるだろう。東京ゲートブリッジに関しては、そのものが観光スポットであり、掲載されている富士山との写真は海外へも発信され、訪日観光客の注目も集めている。

委員会では、年に 1～2 回工事中の現場を視察させて頂く機会に恵まれ、現場の皆さんの使命感に溢れ説得力ある説明に、委員からの質問にも力が入った。普段は立ち入ることのできないエリアで、珍しい工事車両や機器を間近にし、気分が高揚するのを押さえられなかった。目の前に広がる光景は“今だけ”の特別感が溢れている。成熟した観光コンテンツに満足できなくなったお客様には、魅力的な旅先になるに違いない。また、インフラ整備の意義を理解してもらう格好の機会となる。つい本業を意識したのをお許し頂きたい。プログラムが整備されているダム観光と違い、工事現場は受け入れ体制の問題があり、一般のお客様向けの旅行商品化は難しいと考えられていたが、この 6 年間で、各地方整備局のご尽力もあり、インフラツーリズムとしてマスコミに取り上げられるなど、現場見学ツアーが定着してきている。「ハツ場ダム工事見学ツアー」は予約が取れないほど盛況のようだ。“今だけ”の特別感はインフラツーリズムの魅力ではあるが、本来は現場見学を通じて、人々の暮らしや交流、国土の安心・安全に関心を持ってもらうのが目的である。インフラツーリズムの発展には、現場の協力体制整備と共に、プロジェクト全体を判りやすく、楽しく説明する語り部の存在が欠かせない。優れた語り部によるインフラツーリズムの発展を大いに期待したい。

～事業評価に思うこと～



平成 30 年 3 月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

加藤一誠（慶應義塾大学商学部教授）

事業評価監視委員会でご一緒した先生方、事務局および関係部局に厚く御礼申し上げます。退任にあたり、委員会で印象に残った2つのことを申し上げます。

まず、現場の重要性です。政策担当者からはインフラの苦労話や見えない部分を伺いました。先生方のつぶやき解説はインフラに「つや」を加えました。本当に贅沢なツアーでした。

半日で関東全域を巡るヘリコプター視察は、ヘリの威力を思い知るイベントでした。運賃（料金）を知る身としては、コストがわかるだけにまじめに務めたのですが、それが議論にいかされたかどうか。訪問先は観光地ではありませんから、そこに行く機会はほとんどありません。河川のかつての蛇行跡が残る水田、海岸浸食を緩和し、砂浜の侵食を防ぐためのヘッドランド、歴史的遺産ともいえる信玄堤、日光周辺の防砂施設、横浜港や東京港の港湾施設といったインフラは空中写真の教材でもありました。

次に、事業評価の事業評価が必要ではないか、ということです。5年ごとであった再評価が3年間隔になって6年が経過します。委員会の回数はふえ、1か月に2回開催の時もあり、さいたま新都心は通いなれた場所ともなりました。就任から数年を経たころ、前回再評価と状況に変化のないプロジェクトが多いことに気づきました。説明を聞けば、土地買収を含め、関係者の努力だけでは進めようもない案件もありました。

そこから、3年という期間が適切なのか、という疑問が強くなりました。委員会には写真や統計を含めた大部のカラー資料が提出されます。資料には多くの人的資源が使用されており、このコストを考えると、再評価期間の延長が妥当ではないかと思うに至りました。真に必要な事業に絞って丁寧な資料をつくり、議論すべきではないのか、ということです。

また、B/Cの限界も見えてきました。B/Cの大きい事業は賛同を得やすく、比較的着工しやすい。しかし、残された事業は土壌の悪い地域にあたり、難工事をともないます。B/Cは小さく、人口希薄地域ではその傾向がますます強くなります。必要な事業が一つの基準にもとづく効率性を理由に、着工されなかったり、中止されるかもしれません。

今後も現場視察を大切にして頂き、評価期間と手法を含めた事業評価の枠組みの再検討をお願いし、退任のご挨拶といたします。

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）

掲載プロジェクト名	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）

掲載プロジェクト名	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（No. 3）

掲載プロジェクト名	評価年度
1, 渡良瀬遊水池総合開発事業	H19
2, 中川・綾瀬川直轄河川改修事業（首都圏外郭放水路）	H23
3, 川治ダム貯水池水質保全事業	H22
4, 浦山ダム水環境改善事業	H23
5, 一般国道298号東京外かく環状道路（埼玉区間）	H15
6, 一般国道6号日立バイパス	H20
7, 横須賀港海岸直轄海岸保全施設整備事業	H22
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	H24
9, 筑西しもだて合同庁舎	H21

§ 関東インフラプロジェクト・アーカイブス (No. 4)

掲載プロジェクト名	評価年度
1, 小貝川特定構造物改築事業 (JR 水戸線小貝川橋架替)	H25
2, 新河岸川直轄河川改修事業 (朝霞調節池)	H25
3, 藤原ダム地域連携事業	H26
4, 草木ダム地域連携事業	H26
5, 一般国道 18 号上田バイパス	H25
6, 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備	H25
7, 鹿島港外港地区航路整備事業	H26
8, 百里飛行場滑走路新設事業	H26
9, 甲府地方合同庁舎	H26

－ 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	2
港-1	横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業（改良）（H27）	3
港-2	横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル改良事業（H27）	15
港-3	東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業（H28）	27
空-1	東京国際空港再拡張整備事業（H27）	37
営-1	横須賀地方合同庁舎（H27）	47
営-2	東雲合同庁舎（H28）	57
営-3	立川地方合同庁舎（H28）	67
河-1	利根川上流特定構造改築事業（谷田川第一排水機場）（H28）	77
III	今回のプロジェクトにより得られた知見	85

＜凡例＞

港：港湾事業

空：空港事業

営：営繕事業

河：河川事業

プロジェクト名末尾の（年数）：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800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あるため、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,5 まで、計 44 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 刊)
平成 17 年～平成 24 年度事後評価
評価案件 9件

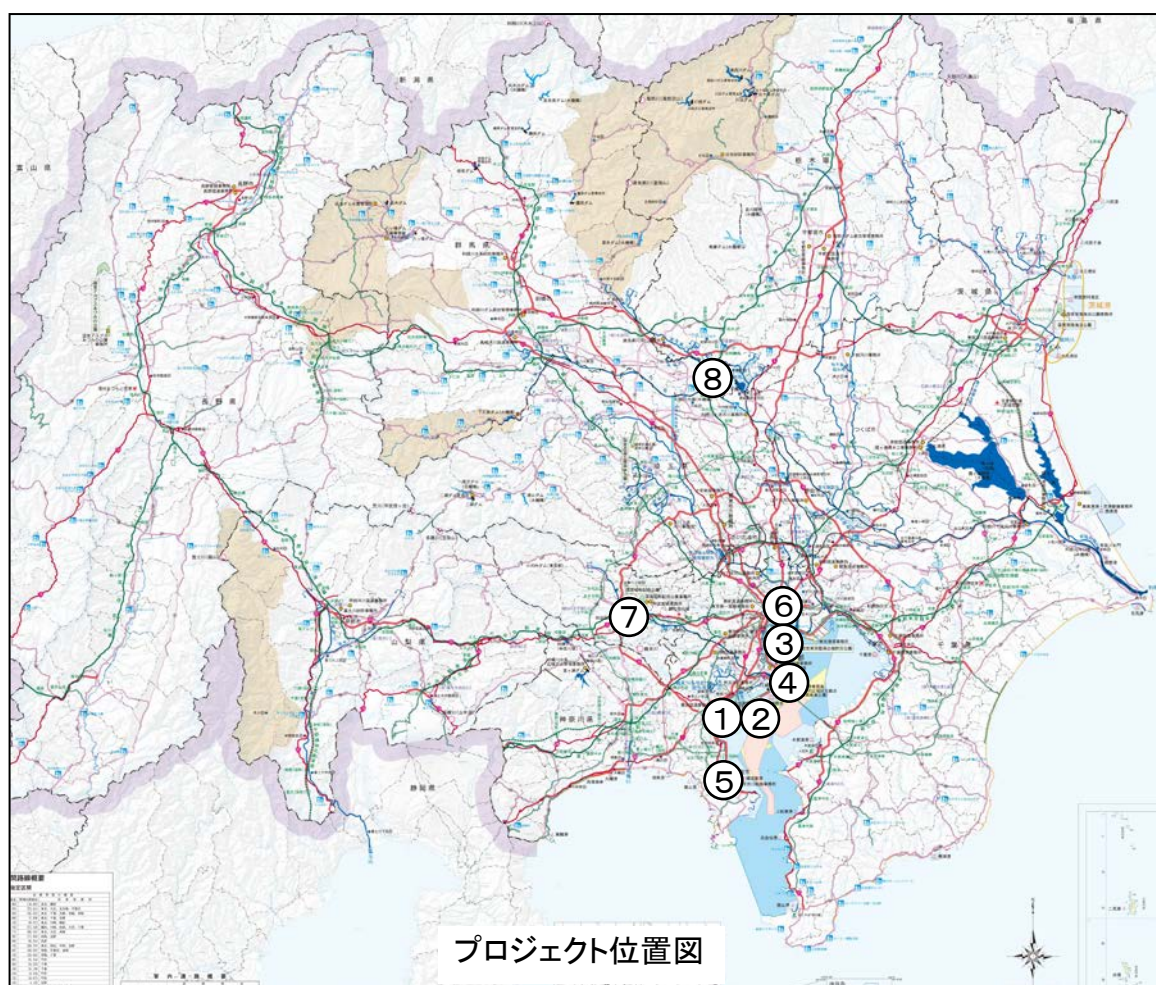
No,2 : 平成 27 年 6 月 発行(第 2 刊)
平成 17 年～平成 24 年度事後評価
評価案件 9件

No,3 : 平成 28 年 2 月 発行(第 3 刊)
平成 15 年～平成 24 年度事後評価
評価案件 9件

No,4 : 平成 29 年 2 月 発行(第 4 刊)
平成 25 年～平成 26 年度事後評価
評価案件 9件

No,5 : 平成 30 年 3 月 発行(第 5 刊)
平成 27 年～平成 28 年度事後評価
評価案件 8件

Ⅱ 関東インフラプロジェクト・アーカイブス



- ①横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業(改良)
- ②横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル改良事業
- ③東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業
- ④東京国際空港再拡張整備事業
- ⑤横須賀地方合同庁舎
- ⑥東雲合同庁舎
- ⑦立川地方合同庁舎
- ⑧利根川上流特定構造改築事業(谷田川第一排水機場)