

関東 インフラ プロジェクト・ アーカイブス

No.6

平成28年度事後評価
と
平成29年度事後評価
(評価案件 8件)



令和2年7月

国 土 交 通 省
関 東 地 方 整 備 局

注)表紙写真

上段左側:湯西川ダム建設事業利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬遊水池)

上段右側:利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬遊水池)

下段左側:国道19号 塩尻北拡幅

下段右側:茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

～関東インフラプロジェクト・アーカイブス（No.6）発行にあたって～



令和2年7月

関東地方整備局長 石原 康弘

「関東インフラプロジェクト・アーカイブス」は、平成26年11月に創刊し、今回で6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、公園などの各種プロジェクトの概要、整備効果やプロジェクトの実施によって得られたレッスン等がとりまとめてあり、今後のプロジェクトの推進にあたっての参考になるものであると同時に、一般の方々に対して、インフラの役割、必要性、整備に対する課題等について一層の理解を深めていただくために作成したものです。

今回（No.6）は、平成28、29年度に審議した道路事業3件、河川事業4件、港湾事業1件を掲載しました。「得られたレッスン」としては、土地区画整理事業等の他事業との連携や新技術の積極的活用による事業の効率化、データベースを活用した設計精度の向上、維持管理段階や利用者の視線に立った施設整備などが挙げられます。

インフラ整備の効果としては、昨年、関東地方には、9月の房総半島台風、10月の東日本台風など大型台風襲来時において、これまで整備してきたダムや遊水池等により下流河川の洪水防止・軽減が図られたことは記憶に新しいところです。近い将来には、首都直下型地震や南海トラフ地震の発生も危惧されています。こうしたインフラの整備効果を次に備えるレッスンとして活用するとともに、社会資本のストック効果の最大化を図る社会資本の整備と維持管理に努めてまいります。

令和の時代が幕開けしました。関東地方整備局管内では、重要な社会資本整備が着実に進んでいますが、こうしたプロジェクトは構想、計画、設計、工事、完成、維持管理に至るまでの長い年月を費やします。これら各段階において、我が国の経済社会の状況、地域のニーズ、最新の技術動向等を踏まえつつ、これまでの事業評価におけるレッスンを活かし、最善のプロジェクトを作り上げていきたいと考えています。

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。

～事業評価監視委員会委員の退任にあたって～



令和2年7月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

若松加寿江（元関東学院大学 理工学部 教授）

事業評価監視委員会の委員を平成25年度から30年度まで務めさせて頂きました。地盤工学の専門家として、また大学で土木工学を教える身にとって、公共事業の実務に触れられた大変貴重な6年間でした。「大規模な公共事業は100年先を見据えて計画する必要がある」と日頃から学生に説いてきました。本委員会の委員に就任し、事業への理解を深めることによりその思いをいっそう強くしました。

委員会では、事業の現場視察の機会を設けて頂きました。最も楽しみにしていたのは、年1回実施されるヘリコプターによる視察でした。当該年度に委員会に諮られる事業の現場を数時間で空から一気に視察でき、わかりやすい解説付きで事業の現場に焦点を当てて飛行して頂けることが醍醐味でした。担当の方々は、現場上空での限られた持ち時間の中で、興味深い地域の話も織り交ぜながら要領よく事業のポイントを解説するためにどれだけの準備をされるのだろうかと思ったものでした。

一方、戸惑ったこともいくつかあります。一つは費用便益比B/Cの概念と算出方法です。「なるほど」と思ったり、「貨幣換算が困難な効果」の評価の難しさ、B/Cによる評価の限界もだんだん見えてきました。委員の方々の多くが感じられているように、他の指標との併用の必要性を痛感しました。

二つ目は、3年間の再評価のサイクルを待たずして、計画変更の必要から再評価にかけられる案件が少なからずありました。大抵は、地盤・地質がらみの理由で事業費が顕著に増加することによる変更でした。その際の説明は、必ずと言って良いほど「想定外の事態」というような言葉で始まりました。地形・地質の基礎知識があれば、それは予見できた事態と思われれます。しかし、「用地確保の関係で事前に十分な地盤調査ができなかった」というのがお決まりの説明でした。この位のことは地盤調査以前に地域特性として予期しておくべきこと、「毎回、想定外という言葉を使わないで下さい」と苦言を呈したこともありました。そのうち、まったくトラブルがないことを想定して最低限の予算で計画する、これが公共事業のやり方なのかと納得？するようになりました。しかし、毎回白紙の状態からのスタートは好ましくありません。プロジェクト・アーカイブス No.1の中で家田前委員長が、「一つ一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」を強調されています。地盤に関しても、このような考え方が根付くことを期待しています。

～発注者の範として期待すること～



令和2年7月

関東地方整備局・事業評価監視委員会委員

蟹澤宏剛（芝浦工業大学建築学部建築学科教授）

近年、50年に1度、100年に1度とされる甚大な災害が頻発している。それが、ダムや護岸などの社会インフラの重要性再認識の契機になったことは間違えないが、逆に考えれば、長きに渡ってインフラ整備の公共事業が税金無駄遣いの象徴のように言われ続けてきたことへの自省も促されているのだと思う。

私が専門とする建築の分野では、B/Cという用語を耳にすることはない。民間発注を主とする建築プロジェクトでは、B/Cが1未満になる前提はないからである。また、分譲マンションなどのように短期間に事業が完結するケースが大半であるので、インフレなどの影響でCが増大するリスクも少なく、耐用年数も土木構造物に比べれば短い。

建築は、設計施工一貫方式が多いことも公共事業とは異なる。規模の大小を問わず建設会社には設計部門があり、大手には技術研究所もある。これが世界有数の建築技術の蓄積に繋がったことは間違えないが、一方で設計と施工、発注者間の責任分担関係を曖昧にしてきた。日本では、工期は絶対遵守であり、設計変更があったとしても契約時のCは無増減で済みますなど、発注者のリスクと責任が曖昧で、逆に、それを肩代わりするのが建設会社の責務と考える傾向が強い。今回のコロナ禍においても、その慣行は変わらず、緊急事態宣言下でもほとんどの現場は稼働し、一時休業にした場合も工期は遵守、Cの増加分は施工者持ちというのが大勢であったと聞く。

国交省の直轄工事には、発注者責任の概念がしっかりとあり、設計やCの見直しも自らの責務として行われている。地方整備局は全国で約2万人、関東だけで4,000人の職員を擁する世界有数の発注者組織である。そこには、担当するインフラ毎に独立した部門がある。それらはマクロに見れば同じ土木工学の範疇にあるが、部門間の壁は高いように見える。行政組織の縦割りは、一般にはネガティブに捉えられるが、技術者集団の整備局では、技術を切磋琢磨し、予算の確保・執行において相互をチェックする機能として働いているように思えた。

ただし、技術者には、技術本位になりすぎて周りが見えなくなる悪い癖がある。それがエンドユーザーとの価値観の乖離に繋がり、世界での競争力低下を招いたのがバブル崩壊以降に判明した日本のものづくりの弱点でもある。安全・安心のためのインフラ整備に妥協は不要であるが、発注者は出資してそれを利用する人、公共事業では納税者の代理人であり、必要性や妥当性についての説明責任がある。

公共事業の重要性が漸く理解され始めた今こそ、B/Cのような身内の言語に頼らず、「百年の計」の意義をしっかりと説明していただく必要がある。このアーカイブスもその一部なのだと理解している。

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

§ 関東インフラプロジェクト・アーカイブス (No, 5)

掲載プロジェクト名	評価年度
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
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
3, 東京港南部地区東京港臨海道路Ⅱ期整備事業	H28
4, 東京国際空港再拡張整備事業	H27
5, 横須賀地方合同庁舎	H27
6, 東雲合同庁舎	H28
7, 立川地方合同庁舎	H28
8, 利根川上流特定構造改築事業 (谷田川第一排水機場)	H28

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
河-1	湯西川ダム建設事業 (H28)	3
河-2	利根川総合水系環境整備事業 (蕨原ダム) (H29)	13
河-3	利根川総合水系環境整備事業 (渡良瀬遊水池) (H29)	21
河-4	利根川総合水系環境整備事業 (利根川河口堰多自然魚道) (H29)	31
道-1	一般国道 4 号氏家矢板バイパス (H29)	39
道-2	一般国道 4 号石橋宇都宮バイパス (H29)	49
道-3	一般国道 19 号塩尻北拡幅 (H29)	59
港-1	茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業 (H29)	69
III	今回のプロジェクトにより得られた知見	79

<凡例>

河 : 河川事業

道 : 道路事業

港 : 港湾事業

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

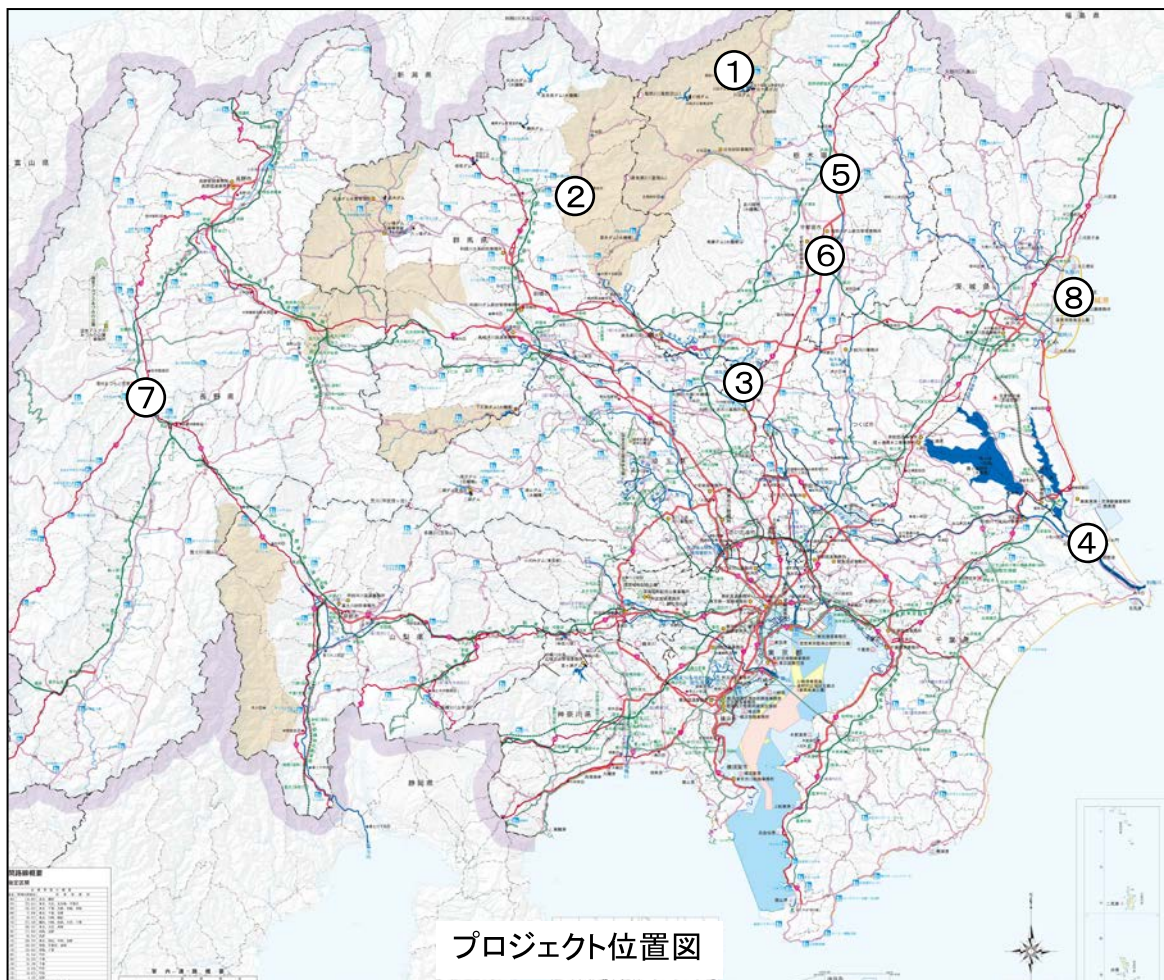
No,2 : 平成27年6月発行(第2刊)
平成17年～平成24年度事後評価
評価案件 9件

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湯西川ダム横建設事業
- ②利根川総合水系環境整備事業(菌原ダム)
- ③利根川総合水系環境整備事業(渡良瀬遊水池)
- ④利根川総合水系環境整備事業(利根川河口堰多自然魚道)
- ⑤一般国道 4 号氏家矢板バイパス
- ⑥一般国道 4 号石橋宇都宮バイパス
- ⑦一般国道 19 号塩尻北拡幅
- ⑧茨城港常陸那珂区中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業