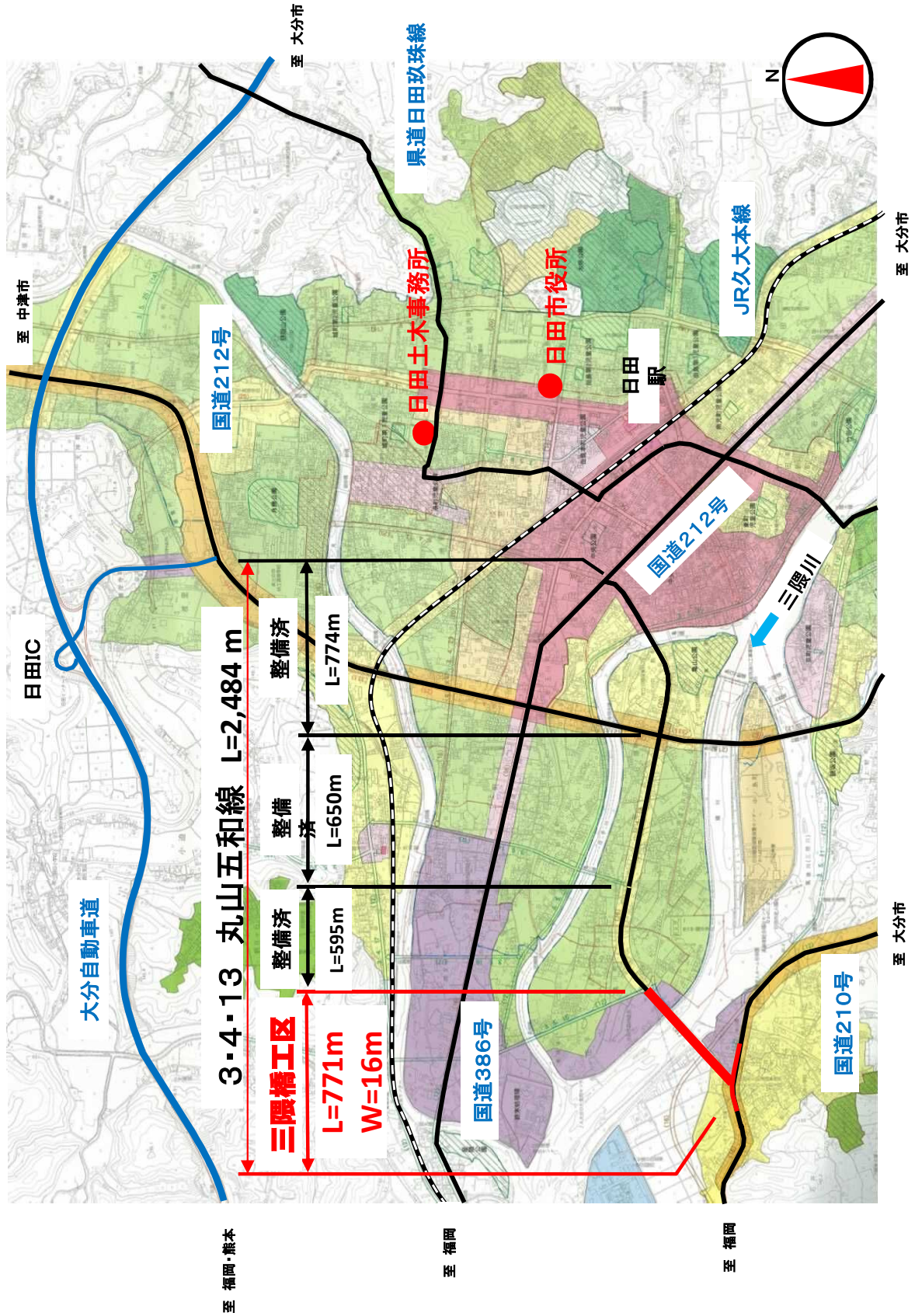


事後評価書

様式1

| | | | | | | |
|------------|---|---|--|-------------------|---------------|--------------|
| 事業の概要 | 事業名・路線河川港地区名等 | 都市計画道路事業 | | まるやまこわせん 丸山五和線 | | |
| | 所在地・工区名 | ひたしおおあざしょうで ひたしおおあざいし 日田市大字庄手～日田市大字石井 | | みくまほしこうく 三隈橋工区 | | |
| | 事業の目的 | <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路である国道(210号・212号・386号)とともに、都市の骨格をなす幹線道路の整備 ・日田市都市計画道路網の形成(日田市街地における東西方向軸の構築) | | | | |
| | 事業採択年度 | 採択年度: | 平成7年度 | 着工年度: | 平成7年度 | |
| | 全体事業概要 | 事業の内容 | 【延長・幅員】 L=771m(丸山五和線465m,日高石井線306m)、W=9.0(16.0)m、歩行者道W=3.0m(両側) 橋梁N=2橋(三隈橋L=191m、三隈小橋L=19m) | | | |
| | | | 【道路区分】 第4種第2級 【設計速度】 V=50km/h 【計画交通量】 6,600台(R12) | | | |
| | | 事業計画の推移 | | 当初計画 | 第4回変更(平成26年度) | 精算 |
| | | | 計画期間 | 平成7年度～平成13年度 | 平成7年度～平成27年度 | 平成7年度～平成28年度 |
| | | | 工種 | 数量 金額(百万円) | 数量 金額(百万円) | 数量 金額(百万円) |
| | | | 街路改良費 | 580m 270 | 580m 412 | 580m 418 |
| 橋梁費 | | | 2橋 1489 | 2橋 1,489 | 2橋 1,489 | |
| 用地費 | | | 10,247㎡ 826 | 10,247㎡ 499 | 10,247㎡ 499 | |
| 補償費 | | | 18戸 1,703 | 16戸 1,334 | 16戸 1,334 | |
| 測量試験費 | | | 1式 113 | 1式 183 | 1式 183 | |
| 事務費 | 199 | | 225 | 225 | | |
| 計 | 4,600 | 4,142 | 4,148 | | | |
| 変更内容・理由 | <p>【事業費増の主な要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋脚撤去時に仮設土留工を追加したため。 <p>【事業期間延伸の主な要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成26年度の残事業にかかる地権者に、理解は示されていたものの、契約に至るまでに時間を要したため1年延伸した。 | | | | | |
| 社会・経済情勢の変化 | <p>【前回評価】 H17センサス:自動車類交通量6,971台/日</p> <p>【今回評価】 R3実測 :自動車類交通量8,140台/日</p> | | | | | |
| 事業の効果 | 必要性 | <ul style="list-style-type: none"> ・現橋(S31年架設)の老朽化が激しい。 ・幅員が狭く、安全で円滑な交通に支障をきたしている。 ・旧三隈橋の径間長が大幅に不足しており、三隈川における治水上の支障となっている。 | | | | |
| | 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地への連絡機能強化 ・安全で円滑な交通空間の確保 ・自転車歩行者道整備による、生徒、地域住民等の交通安全性の向上 ・1級河川三隈川の治水機能向上 | | | | |
| 事業の実施状況 | 費用対効果分析 | <p>前回:算定無</p> <p>今回:総費用 C=74.77億円、総便益 B=19.69億円 ⇒ B/C=0.3</p> | | | | |
| | 工法の妥当性 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路法、河川法、道路構造令、道路橋示方書等に適合した工法を採用 ・ルート検討の上、大分県都市計画審議会の審議をもって都市計画決定された最適なルートである | | | | |
| | コスト縮減 | <ul style="list-style-type: none"> ・三隈橋について、複数の橋梁形式を比較検討し、最も経済的な案を採用した。 | | | | |
| | 環境等への影響 | <ul style="list-style-type: none"> ・車道に排水性舗装を用いることにより、騒音の軽減が図られた。 ・橋梁下部工施工時には、汚濁防止膜の設置等により、河川への影響が最小限になるよう配慮した。 ・既設護岸に合わせて玉石を用いて護岸を形成し、良好な景観創出に配慮した。 | | | | |
| | 事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況) | <ul style="list-style-type: none"> ・地元は協力的であり、特に五和地区の自治委員から構成される「五和振興協議会」からは、毎年早期完成の要望が上げられていた。 | | | | |
| 事業の検証 | 当該事業の今後の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・三隈橋の架け替えに伴う河川管理者協議について、十分な協議期間を確保し、スムーズに事業を行えるよう努める必要がある。 | | | | |
| | 同種事業に関する今後の計画や調査のあり方 | <ul style="list-style-type: none"> ・三隈橋の橋梁調査を十分に行い、関係機関及び地権者に関わる課題を精査し、十分な協議と適切な事業期間の設定を行うことが重要。 | | | | |
| | その他特記事項 | <ul style="list-style-type: none"> ・特になし | | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | <ul style="list-style-type: none"> ・「評価の完了」 | | | | |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・当初の事業目的は達成できているため。 | | | | |

事業概要図



費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 道路改築事業 | | | | |
|---|------------------------------------|---------------------------|-----------|-----------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 (期間の内訳) 事業期間 維持管理期間 | 道路建設費 | 完成2車線 | 3,967,000 | |
| | 維持管理費 | 一般県道 | 108,000 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | 合 計 | | 4,075,000 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 H29～R48 | 走行時間短縮便益 | | 3,490,000 | |
| | 走行経費減少便益 | | 112,000 | |
| | 交通事故減少便益 | | 0 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | 合 計 | 3,602,000 |
| 総費用額 (C) | 7,477,000 | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額 (B) | 1,969,000 | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益比率 (B/C) | 1,969,000 / 7,477,000 = 0.26 ≒ 0.3 | | | |
| (その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ○安全で円滑な交通空間の確保 ○自転車歩行者道整備による生徒、地域住民等の交通安全性の向上 ○1級河川三隈川の治水機能の向上 | | | | |

道路事業 事後評価チェックリスト

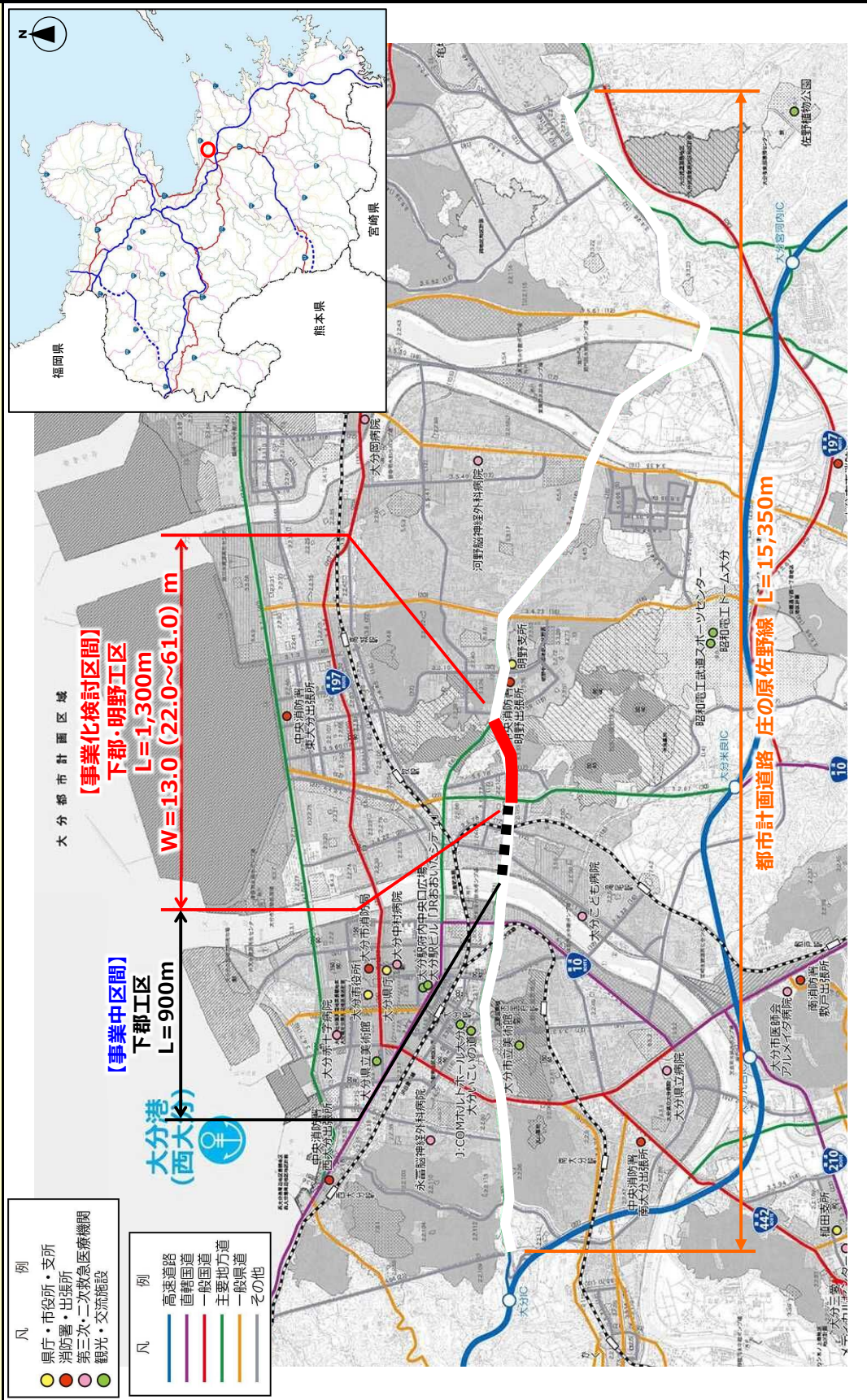
| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の細別 | 評価 | 具体的な内容 |
|---------|------------------------------|---------------|------------------------------------|---|---|
| 事業の効果 | 必要性 | 整備が必要な主たる理由 | 当初計画時の課題や社会情勢の変化を踏まえ、事業が必要とされた主な理由 | ○ | 街路沿線の市街化の誘導、市街地・観光地へのアクセス強化、歩行者・自転車・自転車の安全・安心な通行空間の確保、老朽化した橋梁の架け替えを図る |
| | | | 防災・減災対策に係る効果 | ○ | 老朽化した橋梁を架け替えることにより道路の安全性が向上した 橋梁の架替により、大幅に不足していた河川に必要な基準経路長が確保され、治水上の安全性が向上した。 |
| | 整備効果 | 事業実施により得られた効果 | 交通安全対策に係る効果 | ○ | 自転車歩行者道整備により、生徒の安全な通学路が確保され、生徒や地域住民等の交通安全性が向上した |
| | | | 都市空間整備に係る効果 | ○ | 街路沿線の市街化を誘導し、利便性の高く、賑わいのあるまちづくりに貢献 |
| | | | ツーリズム支援に係る効果 | - | 該当なし |
| | | | ネットワーク整備に係る効果 | ○ | 主要幹線国道を保完し、中心市街地へのアクセスが改善される |
| | | | 小規模集落対策に係る効果 | - | 該当なし |
| | | | 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | - | 該当なし |
| | | | 利用者や地元住民の評価 | ○ | 安全に通行できる等の意見をいただき、事業としての一定の効果がある |
| | | | 費用便益分析 (B/C) 等 | ○ | B/C(前回) 作成していない (今回) 作成していない 本線部分が供用済 |
| 事業の実施状況 | 工法の妥当性 | 工法・ルートの妥当性 | 当初計画からの見直し状況、経済性等の検討状況 | ○ | 道路法、河川法、道路構造令、道路橋示方書等に適合した工法を採用 大分県都市計画審議会の審議を持って都市計画決定されたルート |
| | | | コスト削減に向けた工種・工法の取組状況 | ○ | 三隈橋に関して複数の橋梁形式を比較検討し、最も経済的な案を採用した |
| | 環境等への影響 | 自然環境への影響 | 自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか | ○ | 橋梁下部工施工時に、汚濁防止廠の設置し河川への影響を配慮した |
| | | | 周辺の住環境への影響 | ○ | 車道に排水性舗装を用いることにより、騒音の軽減が図られた 低騒音、低振動型の建設機械を使用した |
| | | | 景観への影響 | ○ | 既設護岸に合わせて玉石を用いて護岸を形成し、良好な景観創出に配慮した また、防護柵は景観色を採用し周辺景観との調和を図った |
| | | | 残土処理の状況 | ○ | 橋梁の架け替えが主たる工事であり残土の発生は少ないが、発生した残土は盛土部に再利用するなど環境に配慮した。 |
| | 事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況) | 地元の協力状況 | 地元の協力体制や当初計画時からの地元要請の変化等への対応状況 | - | 「五和振興協議会」からは、毎年早期完成の要望が上げられていた |
| | | | 法令等に基づく調整事項・手続の状況 | - | 特になし |
| | | | 今後の課題と改善措置 | ○ | ・三隈橋の架け替えに伴う河川管理者協議について、十分な協議期間を確保し、スムーズに事業を行えるよう努める必要がある |
| | | | 同種事業に関する今後の計画や調査のあり方 | ○ | ・関係機関及び地権者に関わる課題を精査し、十分な協議と適切な事業期間の設定を行うことが重要。 |
| 事業の検証 | その他特記事項 | その他の課題や改善提案等 | - | 特になし | |
| | | 評価が○の場合 | → | 事業の目標を達成し、事業効果が発現している。 | |
| | | 評価に△がある場合 | → | 概ね事業の目標を達成しているが、課題等について今後も継続して対応が必要である。 | |
| 評価指標 | その他特記事項 | 評価に×がある場合 | → | 早急な対応及びフォローアップをおこなう必要がある。 | |

事前評価書

| | |
|------|-----|
| 年度 | 令和3 |
| 整理番号 | |

| | | | | |
|-------------|--|--|----------------------------|---|
| 事業名・路線名等 | | としげいかく 都市計画道路事業 ・ しょうのはるまきの しもごおりあけのこうく 庄の原佐野線(下郡・明野工区) | 事業主体 | 大分県 |
| 所在地 | | おおいたししもごおりみなみ おおいたしあけのみなみ 大分市下郡南五丁目～大分市明野南一丁目 | | |
| 事業概要 | 事業の目的 | 都市計画道路 庄の原佐野線は、大分市の東西骨格軸となる重要な路線であり、以下を目的として本事業区間の整備を行う。 ・大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮 ・安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 ・渋滞緩和による救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上 ・浸水時における避難路の確保 | | |
| | 事業内容 | 【計画延長・幅員】 L=1,300m(バイパス)、W=13.00(22.00～61.00)m 【道路区分】 第4種第1級 【設計速度】 V=60km/h 【計画交通量】28,300台/日(令和17年推計) 【現況幅員・交通量】 W=9.0(16.0)m(現道最小区間) 24,270台/日(R3.10.20実測_加納交差点東側断面) 【重要構造物】連続高架橋 L=670m | | |
| | 事業費 | C=25,000百万円 | | |
| 完成予定年 | 着手から14年(令和18年度) | | | |
| 事業の実施計画 | 事業段階毎の実施計画 | 1年目 | 測量・調査・設計 | |
| | | 2年目 | 測量・調査・設計 | |
| | | 3年目 | 測量・調査・設計、用地補償 | |
| | | 4年目 | 測量・調査・設計、用地補償 | |
| | | 5年目 | 測量・調査・設計、用地補償 | |
| | | 6年目 | 測量・調査・設計、用地補償、道路工事 | |
| | | 7年目 | 測量・調査・設計、用地補償、橋梁下部工工事、道路工事 | |
| | | 8年目 | 測量・調査・設計、用地補償、橋梁下部工工事、道路工事 | |
| | | 9年目 | 測量・調査・設計、用地補償、橋梁下部工工事、道路工事 | |
| | | 10年目 | 測量・調査・設計、用地補償、橋梁下部工工事、道路工事 | |
| | | 11年目 | 測量・調査・設計、橋梁下部・上部工工事、道路工事 | |
| | | 12年目 | 橋梁上部工工事、道路工事 | |
| | | 13年目 | 橋梁上部工工事、道路工事 | |
| | | 14年目 | 橋梁上部工工事、道路工事 完成 | |
| | | 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | ・主に明野地区からの交通が集中する加納西交差点では、700m超もの渋滞が発生 ・県道大分臼杵線の加納西～明野南間では、県平均(37.6件/億台km)の約2.7倍である、103件/億台kmの高い死傷事故率 ・交通渋滞に起因して、救急搬送や路線バスの運行に支障をきたしている ・大分市東西方向の主要幹線道路(県道大分大分港線、国道197号、国道10号、県道大分臼杵線)は、津波、及び大分川の洪水による浸水が想定される |
| 整備効果 | ・大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮 ・安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 ・渋滞緩和による救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上 ・高架構造のバイパス整備により、浸水時における避難路の確保 | | | |
| 事業手法・工法の妥当性 | 費用効果分析 | ・費用便益比(B/C) = 27,108,000/15,679,000 = 1.73 ≒ 1.7 | | |
| | 工法の妥当性 | ・道路法、河川法、道路構造令、道路橋示方書等に適合した工法を採用 ・下記を考慮し、複数ルートを検討の上、大分県都市計画審議会の審議をもって都市計画決定された最適なルートである (鉄塔を回避、周辺家屋への影響、土量バランス、これらを踏まえた整備コスト) | | |
| | コスト削減 | ・現地の状況、沿道利用の状況を踏まえ、歩道は片側のみとする ・橋梁設計時に比較検討を行い、経済的な橋梁形式を採用する ・現場発生土を本事業区間の盛土材や他工事へ流用 ・アスファルト・コンクリート・砕石は再生資材を利用 | | |
| | 環境等への配慮 | ・事業区間の約5割が高架構造であり、地形変化が少ない道路計画 ・ルートの決定においては、日照も考慮(高架道路を現道の南側に配置) ・低騒音低振動の施工機械を採用し、周辺住環境に配慮 ・現場発生土について、可能な限り現場内流用とし、余剰分については他公共事業等への流用を行う計画 | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | ・「庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会」より、毎年強い要望をうけている ・市町村の協力:大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている ・用地取得の難易度:既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原佐野線滝尾・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている。 ・法令等:令和元年5月に現ルート及び幅員(道路幅)での都市計画決定済み(令和4年度に法面含めた変更予定) | | |
| | 事業の成立性 | ・道路法第15条に基づき実施 ・国からの事業認可を受け県が事業を実施(都市計画法第59条第2項) ・都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線(特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間) ・「安心・活力・発展プラン2015(改訂)」、「おおいた土木未来プラン2015(改訂)」、「大分県長期道路整備計画『おおいたの道構想2015(改訂)』」に基づき事業実施している ・庄の原佐野線(下郡工区)の事業を実施中であり、早期に本工区を完成させることで一体の効果が見込まれる | | |
| | 事業の特殊性 | ・現道(大分臼杵線)との合流部である明野南交差点付近においては、約24,000台/日の交通機能を維持し、切り替えを行いながら切土工事を実施するため、適切な施工計画・交通誘導・安全対策が必要 | | |
| 対応方針 | ・以上のとおり事業の必要性、事業手法・工法の妥当性が認められ、事業実施環境も整っている →本事業を実施 | | | |

事業箇所位置図



道路事業・街路事業 事前評価チェックリスト

都市計画道路の原野緑線（下郡・明野工区）

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の細別 | 該当及び適否 必須 優先 | 小項目の具体的な内容（記載例） |
|---------------------|----------|---------------|---------------------|---|---|
| 事業の 必要性 | ○必要性・緊急性 | 整備が必要な主たる理由 | 現状の課題から事業が必要な主たる理由 | ○ | 大幡な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和、所要時間短縮 渋滞緩和による自動車交通の安全確保及び救急車両の円滑な走行確保、路線バス等の時間信頼性向上 |
| | | | 緊急を要する現状の課題 | ○ | 自動車交通量 24,270台/日（R3.10.20実測）大分臼杵線 加納交差点東側断面 歩行者通行量583人/12h、自転車通行量642台/12h（R3.10.20実測）大分臼杵線 加納交差点東側断面 道路幅員9.0（16.0）m、歩道幅員（西側）2.0m（大分臼杵線 加納交差点東側断面） 歩行者通行量、自転車通行量ともに多く、通勤時間帯に歩行者と自転車が錯綜（歩道内自転車通行可） 緊急輸送道路、啓開ルートとの状況 |
| | | | 美渚の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況 | ○ | 緊急輸送道路、啓開ルート【2次ネットワーク】、大分県道路啓開計画 啓開ルート【ステップⅢ】（大分臼杵線） |
| | | | 交通安全発生状況 | ○ | 迂回が必要となる場合は、教原下郡線、国道197号、松岡白濁線を通行し、約4.7km、約15分の迂回が必要 |
| | | | 通学状況 | ○ | 死傷事故が129件/10年発生、死傷事故率が103件/億台・km（県管理路線平均37件/億台・kmの約2.7倍）（H22～R1） |
| | | | 渋滞状況 | ○ | 下郡小学校の通学路に指定（加納西、加納西）177人が当該区間を利用（R2） |
| | | | 関連事業との進捗調整等 | ○ | 主要渋滞箇所指定（加納西、加納西）の事業完了後に本格的に用地買収、工事着工予定であり、「下郡工区」への影響なし |
| | | | ○整備効果 | ○ | 大分市東西方向の主要幹線道路（県道大分大分港線、国道197号、国道10号、県道大分臼杵線）は、津波、及び大分川の洪水による浸水が想定される。本事業区間整備により、浸水時における避難路を確保 安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 |
| | | | ○ | ○ | 大幡な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和 自転車走行空間の確保 |
| | | | ○ | ○ | 該当なし |
| 事業手法 ・工法の 妥当性 | ○費用対効果分析 | 費用対効果分析（B/C）等 | ○ | B/C算出結果、もしくはB/Cによる評価を行わない場合の理由と評価の考え方 B/C = 27,108,000/15,679,000 = 1.73 ≧ 1.7 | |
| | | ○工法の妥当性 | ○ | 道路法、道路構造令、道路標示方に適合した工法を採用 ・下記を考慮し、複線ルートを検討の上、大分県都市計画審議会の審議をもって都市計画法決定された最適なルートである（鉄塔を回避、周辺家屋への影響、土量バランス、これらを踏まえた整備コスト） | |
| | | ○コスト削減 | ○ | 事業効果及び経済性における複数案の検討状況 コスト削減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効利用、地場内発生建設副産物の使用 | |
| | | ○環境等への配慮 | ○ | 地域材の有効活用、地場内発生建設副産物の使用 周辺の自然環境への影響と負荷軽減対策 周辺の住環境への配慮 周辺の景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護 | |
| | | ○事業の実効性 | ○ | 要望書の提出状況、期成会等の地元組織状況 市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 法令等に基づく調整事項 都市計画 おおいたの道構型2015 地域防災計画・地域強靱化計画 その他（交安法指定道路、長寿命化計画など） 事業実施に係る根拠法令（案項） 事業の採択基準、適否状況 他事業との関連 工事の実施時期・期間への制限 技術的難易度 | |
| | | ○事業の特殊性 | ○ | 該当なし | |
| | | ○ | ○ | 該当なし | |
| | | ○ | ○ | 該当なし | |
| | | ○ | ○ | 該当なし | |
| 事業 実施環境 | ○事業の成立性 | 上位計画等との関連 | ○ | 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の実効性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |
| | | ○事業の成立性 | ○ | 都市計画区域マスタープランに位置付けられている路線（特に優先的に整備もしくは事業化を目標とする区間） 「庄の原野緑線」・明野地区促進期成会より、毎年強い要望をうけている 大分市に期成会事務局があり、期成会や地元との調整を積極的に図っている 既成市街地を通過する路線であるため難易度は高いと思われるが、地元自治会代表者により組織される庄の原野緑線・明野地区促進期成会により事業への理解を得ている ○ 道路法、大分市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。 | |

* 評価項目（小項目の細別）は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。

* 「該当及び適否」の欄で該当して適であれば「○」、該当するが不適であれば「×」、該当しなれば「-」を記入する。

* 「該当及び適否」の欄が「○」でなければ採択は不可とする。

様式2-3

費用便益内訳書

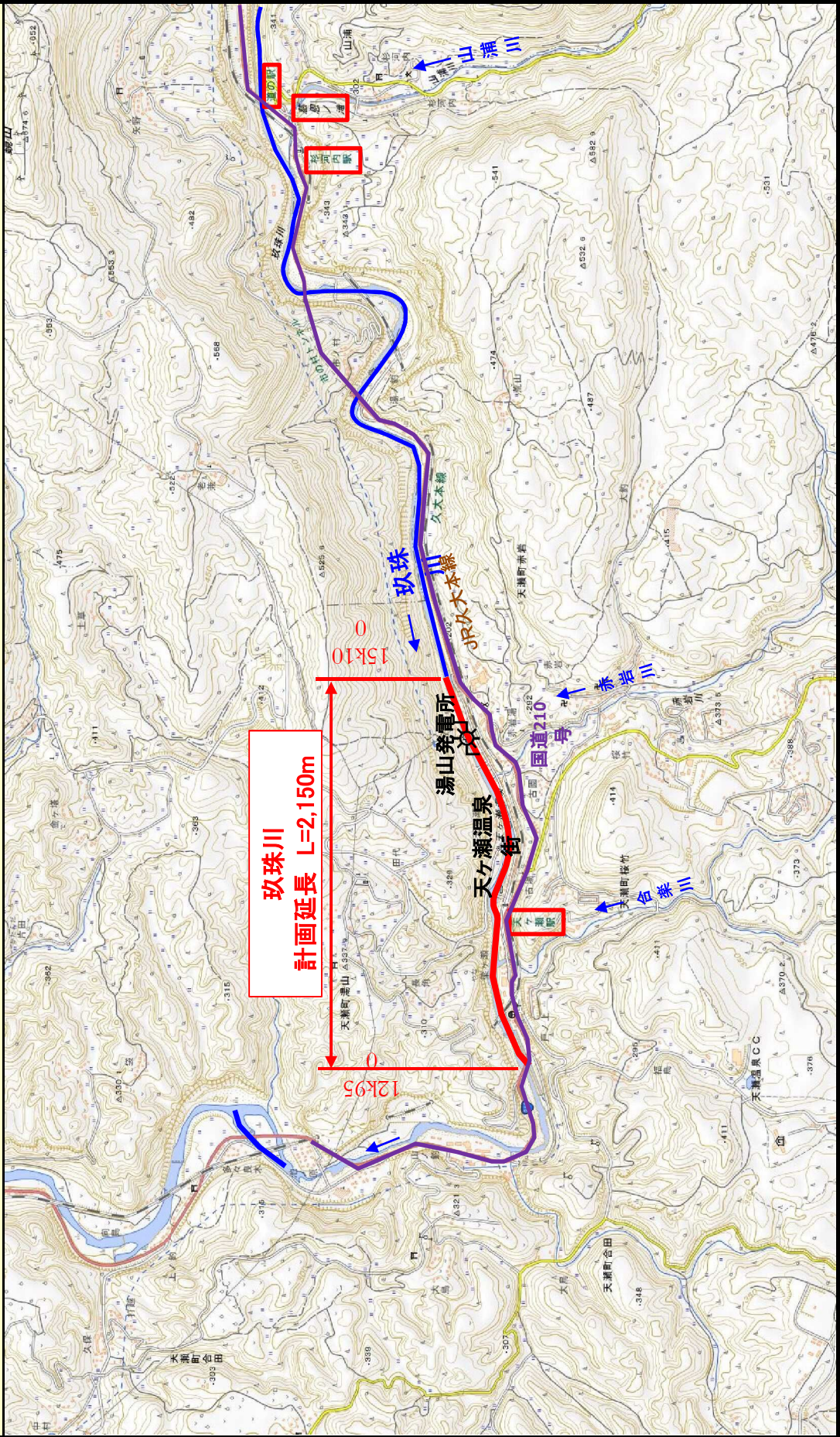
金額単位：千円

| 事業名 都市計画道路事業 庄の原佐野線 下郡・明野工区 | | | | |
|--|--------------------------------------|---------------------------|-------------|------------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 R5～R68 (期間の内訳) 事業期間 R5～R18 維持管理期間 R19～R68 | 道路建設費 | 完成4車線 | 23,601,000 | |
| | 維持管理費 | 主要地方道 | 381,000 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | 合 計 | | 23,982,000 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 R19～R68 (期間の内訳) 事業完了後 R19～R68 | 走行時間短縮便益 | | 96,483,000 | |
| | 走行経費減少便益 | | 5,716,000 | |
| | 交通事故減少便益 | | 3,112,000 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | 合 計 | | 105,311,000 | 割引前の総便益 |
| 総費用額 (C) | 15,679,000 | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額 (B) | 27,108,000 | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益 比率 (B/C) | 27,108,000 / 15,679,000 = 1.73 ≒ 1.7 | | | |
| (その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・大幅な交通の転換による県道大分臼杵線の交通渋滞緩和 ・安全性の高い道路への転換、及び渋滞緩和による自動車交通の安全確保 ・渋滞緩和による救急車両の円滑な走行確保、路線バスの時間信頼性向上 ・浸水時における避難路の確保 | | | | |

事前評価書

| | | 年度 | 令和3年度 |
|-------------|------------------------------------|---|-------|
| | | 整理番号 | |
| 事業名・路線名等 | 広域河川改修事業 一級河川 筑後川水系 玖珠川 | 事業主体 | 大分県 |
| 所在地 | 日田市天瀬町湯山～日田市天瀬町赤岩 | | |
| 事業概要 | 事業の目的 | <p>・玖珠川は筑後川上流域に位置し、くじゅう、由布山系を源し、筑後川に合流する流域面積約136km²、幹川流路延長55.8kmの一級河川である。事業区間である日田市天瀬町湯山～赤岩間は河川内から湧出する温泉を活用し、両岸に旅館、店舗などにより天ヶ瀬温泉街を形成し、観光地として発展してきた。</p> <p>・事業区間内の現況河川は、河積が狭小であることから梅雨前線により、度重なる浸水被害が発生している。特に令和2年7月豪雨では、広い範囲で甚大な被害を受けた。</p> <p>・当事業の実施により、背後地の家屋等の浸水被害の低減を図るため、河積が狭小な区間の掘削、拡幅による計画的な河川整備を図ることにより流下能力を確保し、再度災害の防止を図る。</p> | |
| | 事業内容 | 事業延長 L=2,150m 掘削工V=100,800m ³ 、築堤工V=6,600m ³ 、護岸工A=9,500m ² 用地補償 1式 測量試験費 1式 | |
| | 事業費 | C=7,000百万円 | |
| 事業の実施計画 | 完成予定年 | 着手から10年(令和4年度～令和13年度) | |
| | 事業段階毎の実施計画 | 1年目 設計、用地測量、泉源調査、用地補償 2年目 設計、用地測量、泉源調査、用地補償 3年目 用地補償、工事 4年目 用地補償、工事 5年目～10年目 用地補償、工事 | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | ・玖珠川は、平成5年9月出水及び令和2年7月出水等により、天ヶ瀬温泉街で甚大な被害を受けた。平成5年9月出水では浸水家屋110戸、浸水面積4.2ha、令和2年7月出水では浸水家屋125戸、浸水面積7.7haで未曾有の被害となった。また、令和3年8月の出水でも市道の冠水被害が発生したことから、再度災害防止のため早期の治水能力の向上が求められている。 | |
| | 整備効果 | ・事業により、沿川の旅館、店舗、家屋などの浸水被害の軽減を図ることができる。 ・度重なる浸水被害を防ぐことにより、出水時における本地区の生活基盤の安定を確保する。 ・背後地の浸水被害の防止により、出水時の避難経路が確保されるとともに、水防活動の円滑化が図られる。 | |
| 事業手法・工法の妥当性 | 費用対効果分析 | ・費用便益費(B/C)は1.7であり、事業効果は大きい。 | |
| | 工法の妥当性 | ・適用法令は河川法、技術基準は河川管理施設等構造令であり、適合した工法を採用している。 ・現況の河川法線に沿った河道の改修計画としている。 ・天ヶ瀬温泉街を形成する旅館、泉源への影響を最小限とした改修計画を実施する。 | |
| | コスト縮減 | ・現況の河川法線に沿って改修を計画し、既設の護岸が活用できる箇所については活用する。 ・上記にあわせ、沿川の家屋等の立地を踏まえて計画し用地補償費を縮減する。 | |
| | 環境等への配慮 | ・極力、現況河川の特性を活かす工夫を行いながら、良好な水辺環境の整備と保全に努める。 | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | ・浸水被害が慢性的に発生しているため、地元からの事業要望が強い。 ・令和2年7月豪雨による被災直後から地元説明会を計4回開催し、計画に関して地元の同意が得られている。 ・地元の協力体制も確立されており、まちづくりとの連携も図れている。 ・日田市としても、大分県土木建築委員会への要望書が提出されており、協力体制は整っている。 | |
| | 事業の成立性 | ・河川法第9条に基づき河川管理者として事業を実施 ・筑後川水系河川整備基本方針(河川法第16条) ・筑後川水系上流圏域河川整備計画(県管理区間)(河川法第16条第2項) ・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合 | |
| | 事業の特殊性 | ・当該事業は通常行われている事業と変わりなく、技術的な問題はない。 ・河川内に泉源があるため、所有者との調整が必要。 ・温泉街の復興に向け、日田市のまちづくり事業など関連事業との調整が必要。 | |
| 対応方針 | ・以上のとおり事業の必要性が認められることから、本事業を実施したい。 | | |

事業箇所位置図



費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 広域河川改修事業 一級河川筑後水系玖珠川 | | | | |
|--|-----------------------|---------------------------|------------|--------------|
| 総費用(A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 | 河川改修費 | 1/50 | 7,198,000 | (用地・測試含む) |
| | 維持管理費 | | 1,961,000 | |
| 令和4年度～令和63年度 | | | | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 | | | | |
| 令和4年度～令和13年度 | | | | |
| 維持管理期間 | | | | |
| 令和4年度～令和63年度 | | | | |
| | 合 計 | | 9,159,000 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 | 家屋被害額 | | 6,164,000 | |
| | 令和4年度～令和63年度 | 家庭用品被害額 | 985,000 | |
| (期間の内訳) | 事業所償却被害額 | | 9,213,000 | |
| | 事業所在庫被害額 | | 1,186,000 | |
| 事業完了まで | 農漁家償却被害額 | | 23,000 | |
| 令和4年度～令和13年度 | 農漁家在庫被害額 | | 16,000 | |
| 事業完了後 | 公共土木施設等被害額 | | 13,050,000 | |
| | 農作物被害額 | | 0 | |
| 令和4年度～令和63年度 | 間接被害額(営業停止、家庭事務所応急対策) | | 735,000 | |
| | 残存価値 | | 5,601,601 | |
| | 合 計 | | 36,973,601 | 割引前の総便益 |
| 総費用額(C) | 6,482,000 | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額(B) | 10,713,000 | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益比率(B/C) | 10,713,000 | / | 6,482,000 | = 1.65 ≒ 1.7 |
| (その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ・水害が減少することによる土地の生産性向上に伴う便益 ・治水安全度の向上に伴う精神的な安心感 | | | | |

河川改修事業 事前評価子チェックリスト

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の細別 | 該当及び適否 必須 優先 | 小項目の具体的な内容 | | |
|---------------------|----------------------------|----------------|--------------------------|--|--|--|---|
| 事業の 必要性 | ○必要性・緊急性 | 整備が必要な主たる理由 | 現状の課題から事業が必要な主な理由 | ○ | 過去の主要な洪水と同規模の洪水に対して、家屋浸水被害の防止・軽減を図る。 | | |
| | | 緊急を要する現状の課題 | 災害発生時の影響 | 重要な公共施設 災害時要保護者関連施設 地域防災拠点・避難場所・避難経路 等 | ○ | 日田市天瀬振興局、市道町内線 特になし | |
| | | | 観光・地域振興 | NPO、学校 等 | ○ | 日田市天瀬振興局、市道町内線 特になし | |
| | | | 過去の災害履歴 | まちづくり・地域づくり等 | ○ | 天ヶ瀬温泉街の復興と河川改修との両立 | |
| | | | 浸水頻度 | 浸水頻度 | ○ | 平成5年9月、令和2年7月 | |
| | | | 人家等浸水実績 | 人家等浸水実績 | ○ | 令和2年7月：125戸（床上99戸、床下26戸） | |
| | | | 浸水面積実績 | 浸水面積実績 | ○ | 宅地4.2ha | |
| | | | 重要な公共施設・災害時要保護者関連施設の浸水実績 | 重要な公共施設・災害時要保護者関連施設の浸水実績 | ○ | 天瀬振興局、市道町内線、新天ヶ瀬橋 | |
| | | | 関連事業との進捗調整等 | 関連事業の進捗等への影響 | ○ | 新天ヶ瀬橋の災害復旧事業、市のまちづくり事業と整合を図りながら進めていく必要がある。 | |
| | | | ○整備効果 | 浸水被害軽減戸数 | | ○ | 125戸（床上99戸、床下26戸）の浸水被害を軽減 |
| | | | | 浸水被害軽減面積 | | ○ | 宅地4.2ha |
| | | | 災害時要保護者関連施設 | | ○ | 特になし | |
| | 地域防災拠点・避難場所・避難経路 等 | | ○ | 日田市天瀬振興局、市道町内線 | | | |
| 事業手法 ・工法の 妥当性 | ○費用対効果分析 (B/C等) ○工法の妥当性 | 費用対効果分析 (B/C等) | 費用対効果分析 (B/C) | ○ | 1.7 | | |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | ○ | 適用法令は河川法、多自然川づくり基本指針に適合した工法を採用する | | |
| | | 複数案の検討 | 効果と経済性における複数案の検討 | ○ | 現状の河川法線に沿った河道の改修計画 天ヶ瀬温泉街を形成する旅館、泉源への影響を最小限とした計画を実施 | | |
| | | ○コスト削減 | コスト削減に向けた具体的な施策 | ○ | 現状の河川法線に沿って改修を計画し、既設の護岸が活用できる箇所については活用する。 | | |
| | | ○環境等への配慮 | 地域材、建設副産物の有効利用 | 地域材の有効活用、地域内発生した建設副産物の使用等 | ○ | 特になし | |
| | | | 自然環境への配慮 | 環境調査等 | ○ | 環境調査を実施し、自然環境への影響の少ない計画とする。 | |
| | | | 周辺の住環境への配慮 | 多自然川づくりとして現況河川との関係等 | ○ | 現況河川の特性を活かす工夫を行いながら、良好な水辺環境の整備と保全に努める。 | |
| | | | 景観への配慮 | 事業区間の住環境の状況と対策等 | ○ | 低騒音・低振動の建設機械を使用する。 | |
| | | | 残土処理の状況 | 景勝地や観光資源との関係等 | ○ | 事業区間内には県内有数の観光地である天ヶ瀬温泉街が存するため、日田市と連携し、景観検討を行い、景観の向上に努める。 | |
| | | | 文化財の保護 | 残土処理土量の低減対策と処理地での環境配慮 | ○ | 現地が発生する掘削土砂の再利用、並びに他事業への流用土で残土発生地の低減に努める。 | |
| | | 事業の実効性 環境 | ○事業の実効性 | 地元要望、協力体制 | 文化財等の調査及び保護 | ○ | 事業箇所の埋蔵文化財分布状況等の確認を行い、必要であれば関係機関と協議を行う。 |
| | | | | 市町村の協力体制 | 地元の協力体制・要望 | ○ | 地元説明会を複数回開催し、計画に関する同意が得られている。 地元の協力体制も確立されており、まちづくりとの連携も図れている。 日田市から大分県土木建築委員会に要望書が提出されている。 |
| 用地取得の難易度 | 市町村の協力体制・要望 | | | ○ | 日田市主催で地元説明会を開催するなど、地元支援体制が確立されている。 | | |
| 法令等に基づく調整事項 | 用地取得の難易度 | | | ○ | 地元からの同意は概ね得られている。 | | |
| 上位計画等との関連 | 法令等に基づく関係機関協議等 | | | ○ | 関係法令については、関係機関と協議し実施 | | |
| ○事業の成立性 | 事業の根拠法令・採択要件 | | | 河川整備計画 等 | ○ | ○ 筑後川水系上流圏域河川整備計画（令和4年3月策定予定） ○ 本事業区間の水防警報対象区間及び水防区域に指定済 ○ 本事業区間において洪水ハザードマップ公表済 | |
| | 他事業との関連 | | | 水防計画 | ○ | | |
| | 施工時期・期間の制限 | | | 洪水ハザードマップ公表 | ○ | | |
| | 技術的難易度 | | | 事業実施に係る根拠法令（条項） 当該事業における採択要件 | ○ | ○ 河川法第十六条、第十六条第二項に基づき事業を実施 河川局所管補助事業事務提要に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している。 | |
| | | | | 他事業との連携と効果 | ○ | ○ 日田市のまちづくり事業と連携して取組むことで、河川改修と一体となって天ヶ瀬温泉街の再生を図る。 | |
| | | | | 施工時期・期間の制限 | ○ | ○ 非出水期に限られる。 | |

* 評価項目（小項目の細別）は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。

* 「該当及び適否」の欄で該当して適であれば「○」、該当しない場合は「×」、該当しなければ「-」を記入する。

* 「該当及び適否」の欄の「必須」の欄が「○」でなければ採択は不可とする。

再評価書

様式2-1

| | | | | | | | | |
|---------|--|---|---------------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------------|--|
| 事業の概要 | 事業名・路線河川港地区名等 | 総合流域防災事業 | | | | | 二級河川 高山川 水系 高山川 | |
| | 所在地・工区名 | 大分県杵築市大字杵築 | | | | | | |
| | 事業の目的 | 当河川は河川断面が狭小で、洪水の度に氾濫し、家屋及び田畑に被害を与えている。このため浸水被害の防止と住民の生命・財産を守るため、河川断面の拡大、堰・橋梁のネック構造物の改築をおこなうことにより、洪水被害を軽減し、家屋や田畑への浸水を防止し、民政の安定を図る。 | | | | | | |
| | 再評価基準 | 再評価後5年未完成 | | | | | | |
| | 未着工・未完了の理由 | 八坂川改修事業ならびに県道成仏杵築線改築事業との進捗調整及び用地取得の長期化によるもの。 | | | | | | |
| | 事業採択年度 | 採択年度：昭和61年度 | | | 着工年度：平成元年度 | | | |
| | 事業実施予定期間 | 当初：昭和61年度～平成10年度 | | | 最終変更：昭和61年度～令和10年度 | | | |
| | 計画概要 | L=1.75km、築堤V=68,618m ³ 、掘削V=84,669m ³ 、護岸A=13,258m ² 、構造物等18基 | | | | | | |
| | 事業費の推移 | | 当初計画 (-) | | 前回計画 (平成28年度) | | 今回 (令和3年度) | |
| | | 計画期間 | 昭和61年度～平成10年度 | | 昭和61年度～平成10年度 | | 昭和61年度～令和10年度 | |
| 工種 | | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | |
| 築堤 | | 63,000m ³ | 143 | 68,618m ³ | 180 | 68,618m ³ | 190 | |
| 掘削 | | 80,000m ³ | 56 | 84,669m ³ | 65 | 84,669m ³ | 105 | |
| 護岸 | | 14,000m ² | 583 | 13,258m ² | 609 | 13,258m ² | 659 | |
| 構造物等 | | 20基 | 848 | 18基 | 921 | 18基 | 987 | |
| 用補・テスト | | 1式 | 576 | 1式 | 808 | 1式 | 828 | |
| 計 | | | 2,206 | | 2,583 | | 2,769 | |
| 変更内容・理由 | | 高山川河川改修事業については八坂川の河川改修ならびに一般県道成仏杵築線と進捗調整を行いながら事業を進めてきた。今回の変更では、物価上昇等による社会情勢の影響により、事業費の増額を行うものである。 | | | | | | |
| 事業進捗の状況 | 令和2年度末事業進捗率は41%であり、用地進捗率は約75%となっている(事業費ベース)。 | | | | | | | |
| | 事業年度 | 年度事業費 | 累計事業費 | 工種 | 進捗率% | 摘要 | | |
| | 全体 | 2,769 | 単位：百万円 | | | | | |
| | 平成28年度 まで | 833 | 833 | | | | | |
| | 平成29年度 | 56 | 889 | 用地 | 32% | | | |
| | 平成30年度 | 14 | 903 | 用地 | 33% | | | |
| | 令和元年度 | 30 | 933 | 調査・設計 | 34% | | | |
| | 令和2年度 | 210 | 1,143 | 設計 | 41% | | | |
| | 令和3年度 | 70 | 1,213 | 設計・用地 | 44% | | | |
| | 令和4年度 | 222 | 1,435 | 用地・工事 | 52% | | | |
| | 令和5年度 | 222 | 1,657 | 工事 | 60% | | | |
| | 令和6年度以降 | 1,112 | 2,769 | 設計・用地・工事 | 100% | | | |

再評価書

様式2-2

| | | | | | |
|-------------|---|--|-------|---------------|---------------|
| 事業環境の変化 | 社会状況の変化 (社会・経済情勢の変化) | 平成10年以降大規模な浸水被害は発生していないが、近年の令和2年7月豪雨においても県道が冠水し、通行止めとなるなど、地元からも早急な改修が望まれている。 | | | |
| | 地元情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ◆地元情勢の変化については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・平成18年度以降、市から事業促進について要望が毎年提出されている。 | | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | 草篠川合流地点より上流部の改修に未着手であることから、未だ浸水被害の軽減は図れていない。また、草篠川下流左岸側についても県道事業との調整が整ったことから、早期に着手したい。 | | | |
| | 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> ◆整備効果については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・事業により、沿川の家屋の浸水被害の軽減を図ることができる。 ・度重なる浸水被害を防ぐことにより、出水時における本地区の生活基盤の安定を確保する。 ・県道の浸水を防ぐことにより出水時の避難経路が確保され、水防活動の円滑化が図れる。 | | | |
| 事業手法・工法の妥当性 | 費用便益分析 | 費用便益比(B/C) | 事業採択時 | 前回評価時(平成28年度) | 今回再評価時(令和3年度) |
| | | | — | 1.3 | 3.0 |
| | 費用便益の分析 | 前回:総費用C=38.74億円、総便益B=52.09億円⇒B/C=1.34 今回:総費用C=50.57億円、総便益B=150.97億円⇒B/C=2.99 | | | |
| | 工法の妥当性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆工法の妥当性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・ルートは現河道沿いとし、県道成仏杵築線の改良工事計画を考慮したものとなっている。コストや環境面からも本計画が最良の計画である。 | | | |
| | コスト縮減 | <ul style="list-style-type: none"> ◆コスト縮減については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・既設河岸を有効利用し、片岸掘削に変更することでコスト縮減を図る。 | | | |
| 環境等への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> ◆環境等への配慮は下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・大幅な河床掘削は行わず、方岸拡幅により現河畔形態の維持を図る。 ・河畔林は生物の生息環境を維持する重要な役割を果たしていることから、極力その保全に努める。 ・残土については、近隣工事への流用を図る等、適正に処理している。 | | | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | 地元住民、関係者に対しては、事業の説明を適宜行い、一部地区での事業説明に時間を要したものの事業に対する同意はとれている。 | | | |
| | 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> ・安心・活力・発展プラン2015:大分県長期計画 ・おおいた土木未来プラン2015:大分県土木建築部長期計画 ・河川法に基づく高山川水系河川整備計画の国土交通省九州地方整備局長認可(平成27年3月) ・道路改築事業 一般県道成仏杵築線(H28新規) | | | |
| | 事業の特殊性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の特殊性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・当該事業は通常行われている事業と変わりなく、技術的な問題はない。 | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | 継続 | | | |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・宮司橋から下流左岸側については、特に家屋や資産が多く、令和2年7月豪雨においても県道の浸水被害が発生しており地元からの要望も強いことから、事業を継続する。 | | | |

費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 | | 総合流域防災事業 二級河川高山川水系 高山川 | | |
|---|-----------------------|---------------------------|------------|--------------|
| 総費用(A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 | 河川改修費 | 1/30 | 2,893,000 | (用地・測試含む) |
| | 維持管理費 | | 901,000 | |
| 昭和61年度～ 令和60年度 | | | | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 | | | | |
| 昭和61年度～ 令和10年度 | | | | |
| 維持管理期間 令和11年度～ 令和60年度 | | | | |
| | 合 計 | | 3,794,000 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 | 家屋被害額 | | 1,189,000 | |
| | 家庭用品被害額 | | 1,036,000 | |
| 昭和61年度～ 令和60年度 | 事業所償却被害額 | | 186,000 | |
| | 事業所在庫被害額 | | 105,000 | |
| (期間の内訳) | 農漁家償却被害額 | | 0 | |
| 事業完了まで | 農漁家在庫被害額 | | 0 | |
| 昭和61年度～ 令和10年度 | 公共土木施設等被害額 | | 20,091,000 | |
| 事業完了後 | 農作物被害額 | | 332,000 | |
| 令和11年度～ 令和60年度 | 間接被害額(営業停止、家庭事務所応急対策) | | 383,000 | |
| | 残存価値 | | 2,282,500 | |
| | 合 計 | | 25,604,500 | 割引前の総便益 |
| 総費用額(C) | 5,057,000 | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額(B) | 15,097,000 | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益 比率(B/C) | 15,097,000 | ／ | 5,057,000 | = 2.99 ≒ 3.0 |
| <p>(その他の整備効果)・・・貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高山川沿川住民の精神的不安を解消することができ、生活基盤の安定に寄与することができる。 ・県道の浸水を防ぐことにより出水時の避難経路が確保され、水防活動の円滑化が図れる。 ・浸水家屋でのゴミ処理・清掃等の活動に伴う住民負担を解消することができる。 | | | | |

河川改修事業 再評価チェックリスト

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の細別 | 前回 | 今回 | 状況 (前回評価からの変化点及び現状) | | |
|-----------|---------------------------|--------------|---|---|---|---|---|---|
| 事業の必要性 | ○必要性・緊急性 | 整備が必要な主たる理由 | 現状の課題から事業が必要な主な理由 | ■ | ■ | 昭和57年8月出水や平成9年9月出水と同規模降雨に対して、流域住民の生命・財産を守る (変更なし) | | |
| | | 緊急を要する現状の課題 | 災害発生時の影響 重要な公共的施設 災害時要援護者関連施設 地域防災拠点・避難場所・避難経路、等 観光・地域振興 NPO、学校、等 まちづくり、地域づくり等 過去の災害履歴 浸水頻度 人家等浸水実績 浸水面積実績 重要な公共施設・災害時要援護者の浸水実績 | ■ ■ □ □ □ □ ■ ■ ■ □ ■ | ■ ■ □ □ □ □ ■ ■ ■ □ ■ | 県道成仏杵築線 (変更なし) 特になし 特になし 特になし 平成9年9月、平成10年10月浸水被害発生 (変更なし) 床上浸水32戸、床下浸水85戸 (平成9年9月出水) 床上浸水25戸、床下浸水45戸 (平成10年10月出水) (変更なし) 田畑等37.0ha (平成9年9月出水) (変更なし) 特になし 県道成仏杵築線と進捗を合わせていく必要がある。 | | |
| | | ○整備効果 | 関連事業との進捗調整等 | 浸水被害軽減戸数 浸水被害軽減面積 災害時要援護者関連施設 地域防災拠点・避難場所・避難経路、等 | ■ ■ □ ■ | ■ ■ □ ■ | 6.1戸 29ha 特になし 県道成仏杵築線の浸水被害軽減 (変更なし) | |
| | | ○費用対効果分析 | 費用対効果分析 (B/O等) | 費用便益分析 (B/O) | ■ | ■ | (前回) 1.3 → (今回) 3.0 | |
| | | ○工法の妥当性 | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 適用法令は河川法、技術基準は中小河川に関する河道計画の技術基準であり、適合した工法を採用している (変更なし) | |
| | | ○コスト削減 | 複数案の検討 | 効果と経済性における複数案の検討 | 効果と経済性における複数案の検討 | ■ | ■ | 河道拡幅案、河床掘削案を検討した結果、安価で環境への影響が少ない河道拡幅案を採用 (変更なし) |
| | | | | コスト削減に向けた工種・工法 | コスト削減に向けた工種・工法 | ■ | ■ | 既設河岸を有効利用し、片岸幅幅で実施 (変更なし) |
| | | | | 地域材、建設副産物の有効活用 | 地域材の有効活用、地域内発生物の建設副産物の使用等 | □ | □ | 特になし |
| | | | | 自然環境への配慮 | 近隣住宅への配慮 多自然川づくりとして現況河川との関係等 (項目の移動) | ■ | ■ | 環境調査を実施し、自然環境に影響の少ない計画とする (変更なし) 自然環境へ配慮し片岸幅幅により現河川形態の維持を図る (変更なし) |
| | | ○環境等への配慮 | 周辺の住環境への配慮 | 景観への配慮 | 景勝地や観光資源との関係等 | ■ | ■ | 工事にあたっては、騒音・振動・地盤沈下等を極力発生させない工法で実施する。(変更なし) |
| 残土処理の状況 | 残土処理土量の低減対策と処理地での環境配慮 | | | ■ | ■ | 景勝地や観光地ではない。また、極力周辺の景観に配慮した工法に努める。(変更なし) | | |
| 文化財の保護 | 文化財等の調査及び保護 | | | □ | □ | 近隣工事への流用を図る等、適正に処理している。(変更なし) | | |
| 地元要望、協力体制 | 地元の協力体制・要望 市町村の協力体制・要望 | | | ■ | ■ | 事業促進について市町村より要望を受けている (変更なし) 事業促進について地元より要望を受けている (変更なし) | | |
| ○事業の実効性 | 用地取得の難易度 | 法令等に基づく調整事項 | 環境影響評価法、自然公園法、景観法、文化財保護法等 | ■ | ■ | 地元同意は概ね取れている (変更なし) | | |
| | | 上位計画等との関連 | 河川整備計画等 (項目の移動) 水防計画 (項目の移動) 洪水ハザードマップ公表 (項目の移動) | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ | 特になし 高山川水系河川整備計画策定済 (変更なし) 水防区域に指定済み (変更なし) 公表済 (変更なし) | | |
| | | 事業の根拠法令・採択要件 | 事業実施に係る根拠法令 (条項) 当該事業における採択要件 (項目の移動) | ■ ■ | ■ ■ | 河川法第十六条ならびに第十六条第二項に基づき事業を実施 (変更なし) 河川局所管補助事業事務提議に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している (変更なし) | | |
| | | 他事業との関連 | 他事業との連携と効果 | ■ | ■ | 県道成仏杵築線道路改築事業を連携して事業を行い、浸水被害軽減に努める。 | | |
| ○事業の特殊性 | 施工時期、期間の制限 | 技術的難易度 | 施工時期・期間の制限 技術面からの事業の実現性 | □ | □ | 特になし 特になし | | |
| | | ○事業の成立性 | 事業の根拠法令・採択要件 | ■ | ■ | 河川法第十六条ならびに第十六条第二項に基づき事業を実施 (変更なし) 河川局所管補助事業事務提議に規定された事業内容、採択基準の要件に適合している (変更なし) | | |

* 評価項目 (小項目細別) は対象事業の内容により記述が異なる場合があります。
* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。

再評価書

様式2-1

| | | | | | | | | |
|------------|---------|--|---------------|---------|--------------------|---------|---------------|---------|
| 事業名・路線名 | | 道路改築事業 ・ 一般国道217号 戸穴バイパス | | | | | | |
| 所在地・工区名 | | 佐伯市大字狩生 ～ 佐伯市大字戸穴 | | | | | | |
| 事業の目的 | | 本路線は、佐伯市中心部と旧上浦町及び津久見市を結び、地域における産業や観光、生活を支える幹線道路であり、緊急輸送道路1次ネットワークに指定されている。計画区間には、線形不良や幅員狭小箇所が多く、歩道が未整備であることや、既設トンネル(八幡トンネル)の建築限界不足などの課題があるため、改築事業の実施により、道路交通の円滑化、安全性向上及び緊急輸送道路としての機能向上を図るものである。 | | | | | | |
| 再評価基準 | | 大幅な事業費の増 | | | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | | 用地取得に時間を要したため。 | | | | | | |
| 事業採択年度 | | 採択年度： 平成25年度 | | | 着工年度： 平成27年度 | | | |
| 事業実施予定期間 | | 当初： 平成25年度 ～ 令和2年度 | | | 変更： 平成25年度 ～ 令和8年度 | | | |
| 事業の概要 | 全体事業概要 | 計画概要 | | | | | | |
| | | 【延長・幅員】L=1,350m W=6.5(10.25)m | | | | | | |
| | | 【道路区分】第3種第2級 【設計速度】V=50km/h 【計画交通量】4,800台/日(令和12年) | | | | | | |
| | | 【重要構造物】トンネル 1箇所(L=675.0m) | | | | | | |
| | | | 当初計画(平成24年度) | | 第1回変更(平成29年度) | | 第2回変更(令和3年度) | |
| | | 計画期間 | 平成25年度～令和2年度 | | 平成25年度～令和5年度 | | 平成25年度～令和8年度 | |
| | | 延長 | L=1,350m | | L=1,350m | | L=1,350m | |
| | | 幅員 | W=6.5(10.25)m | | W=6.5(10.25)m | | W=6.5(10.25)m | |
| | | 工種 | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) |
| | | 道路工 | 675m | 133 | 675m | 183 | 675m | 253 |
| | | トンネル工 | 675m | 1,615 | 675m | 1,915 | 675m | 3,035 |
| | | 用地補償費 | 1式 | 309 | 1式 | 479 | 1式 | 479 |
| | | 測定等 | 1式 | 233 | 1式 | 273 | 1式 | 273 |
| | | 計 | | 2,290 | | 2,850 | | 4,040 |
| 変更内容・理由 | | <ul style="list-style-type: none"> ・事業費の増は、物価上昇等による社会情勢の影響による。 ・事業期間の延長は、用地取得に時間を要したため。 | | | | | | |
| 事業費の推移 | 事業進捗の状況 | 事業年度 | | | | | | |
| | | 事業年度 | 年度事業費 | 累計事業費 | 工種 | 進捗率% | 摘要 | |
| | | 全体(変更) | 4,040 | 単位:百万円 | | | | |
| | | 平成27年度末 | 312 | 312 | 測量・調査・設計、用地買収 | 7.7% | | |
| | | 平成28年度 | 130 | 442 | 用地買収、道路工事 | 10.9% | | |
| | | 平成29年度 | 50 | 492 | 用地買収、道路工事 | 12.2% | 再評価 | |
| | | 平成30年度 | 77 | 569 | 用地買収、道路工事 | 14.1% | | |
| | | 令和元年度 | 68 | 637 | 用地買収、道路工事 | 15.8% | | |
| | | 令和2年度 | 100 | 737 | 用地買収、道路工事 | 18.2% | | |
| | | 令和3年度 | 85 | 822 | 用地買収、道路工事 | 20.3% | 再評価 | |
| | | 令和4年度 | 1,143 | 1,965 | トンネル工事、道路工事 | 48.6% | | |
| | | 令和5年度 | 1,384 | 3,349 | トンネル工事、道路工事 | 82.9% | | |
| | | 令和6年度以降 | 691 | 4,040 | トンネル工事、道路工事 | 100.0% | | |

再評価書

様式2-2

| | | | | | |
|-------------|---------------------------|--|---|--------------------|----------------|
| 事業環境の変化 | 道路利用状況の変化 (社会・経済情勢の変化) | <ul style="list-style-type: none"> ◆道路利用状況については、前回評価時から変更はない ・平成25年3月に、国道217号佐伯弥生バイパス(第2期工区)が供用し、市道臼坪女島線を介して国道10号～佐伯市街地間のバイパスが完成。 ・平成27年3月に、東九州道佐伯IC～蒲江IC間が開通し、大分県と宮崎県が高速道路で直結。 ・平成29年9月に、台風18号の影響から主要地方道佐伯津久見線(彦岳TN～彦ノ内TN)で数ヶ所が被災して長期間の全面通行止めが発生し、平行する国道217号の代替路としての機能の重要性が高まる。 | | | |
| | 地元情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ◆地元情勢については、前回評価時から大幅な変更はない。 ・地元及び沿線自治体から継続して要望を受けており、計画に対する地域の同意も得ている。 <p>【要望書の受理状況】 佐伯市(令和3年5月) 国道217号等整備促進期成会(令和3年8月)</p> | | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の必要性・緊急性については、前回評価時から変更はない。 ・本路線は、水産業など地域の経済活動や観光交流を支える幹線道路であるとともに、上浦地域の生活道路である。 ・本区間は、線形不良、幅員狭小箇所や既設トンネルの建築限界不足など、通行車両の走行性・安全性、大型車両の通行に支障があるなどの課題がある。 ・法指定通学路であるが歩道が未整備であり、通学児童など歩行者が危険な状況である。 | | | |
| | 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> ◆整備効果については、前回評価時から変更はない。 ・走行車両の走行性の向上 ・歩行空間確保による安全性の向上 ・緊急輸送道路としての機能確保・向上 ・水産業関連企業等の物流の効率化 ・観光地へのアクセス強化による観光振興の向上 | | | |
| 事業手法・工法の妥当性 | 費用便益分析 | 費用便益比(B/C) | 事業採択時 1.2 | 平成29年度 再評価時 1.1 | 今回 再評価時 0.8 |
| | | 費用便益の分析 | 前回:総費用C=25.9億円、総便益B=29.0億円 ⇒ B/C=1.1(残事業B/C=1.4) 今回:総費用C=39.6億円、総便益B=31.7億円 ⇒ B/C=0.8(残事業B/C=1.1) ・総費用は事業費の増加による。 | | |
| | 工法の妥当性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆工法の妥当性については、前回評価時から変更はない。 ・道路構造については、道路構造令を満足するものとする。 ・現道拡幅やバイパス案を施工性、経済性、周辺環境への影響など総合的に比較・検討し、最適である現計画を選定。 | | | |
| | コスト縮減 | <ul style="list-style-type: none"> ◆コスト縮減については、前回評価時から変更はない。 ・トンネル掘削土を現場内流用するなど可能な限り現場内流用に努め、コスト縮減を図る。 | | | |
| | 環境等への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> ◆環境等への配慮については、前回評価時から変更はない。 ・トンネル等の発生土は、可能な限り工区内の盛土に利用し、残土については他の公共工事等への流用に努める。 ・トンネル計画を採用して地形改変を極力少なくし、景観と自然環境へ与える負荷を出来る限り抑制する。 ・低騒音低振動の施工機械を採用し、振動騒音対策を実施。 | | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | <ul style="list-style-type: none"> ・令和3年10月末時点で用地進捗率は100%となっている。 ・計画に対する地域の同意が得られており、地元の協力体制は整っている。 | | | |
| | 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の成立性については、前回評価時から大幅な変更はない ・道路法第12条に基づき事業を実施 ・「安心・活力・発展プラン2015～2020改訂版～」、「おおいた土木未来プラン2015(改訂)」、大分県長期道路整備計画「おおいたの道構想2015～改訂～」に基づき事業を実施 ・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合 ・防災・安全交付金事業の交付要綱に基づき事業を実施。 | | | |
| | 事業の特殊性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の特殊性については、前回評価時から変更はない ・事業延長の50%でトンネルの築造が必要となるものの、近接する施工済み区間におけるトンネル工事の施工状況から一般的な工法が想定されており、特に技術的な問題はない。 | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | 継続 | | | |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・本区間は線形不良、幅員狭小、既設トンネルの建築限界不足、安全性、防災機能に課題があり、地元要望も強く協力体制が整っていることから、事業継続としたい。 | | | |

事業箇所位置図



様式2-3

費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 | | 道路改築事業 国道217号 戸穴バイパス | | |
|--|---|---|-----------|-----------------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 H25～R58 (期間の内訳) 事業期間 H25～R08 維持管理期間 R9～R58 | 道路建設費 | 完成2車線 | 3,854,000 | (残事業 3,035,000) |
| | 維持管理費 | 補助国道 | 494,000 | (残事業 494,000) |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | (残事業 3,528,000) |
| | | 合 計 | | 4,348,000 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 R9～R58 (期間の内訳) 事業完了後 R9～R58 | 走行時間短縮便益 | | 7,182,000 | (残事業 7,183,000) |
| | 走行経費減少便益 | | 857,000 | (残事業 857,000) |
| | 交通事故減少便益 | | 299,000 | (残事業 299,000) |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | (残事業 8,338,000) |
| | 合 計 | | 8,338,000 | 割引前の総便益 |
| 総費用額 (C) | 3,960,000 | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 (残事業 2,984,000) | | |
| 総便益額 (B) | 3,172,000 | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 (残事業 3,172,000) | | |
| 費用便益 比率 (B/C) | $\frac{3,172,000}{3,960,000} = 0.80 \approx 0.8$ $\frac{\text{残事業 } 3,172,000}{\text{残事業 } 2,984,000} = 1.06 \approx 1.1$ | | | |
| (その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ・緊急輸送道路としての機能確保・向上 ・水産業関連企業等の物流の効率化 ・観光地へのアクセス強化による観光振興の向上 | | | | |

道路事業・街路事業 再評価チェックリスト

国道217号戸穴バイパス

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の詳細 | 前回 | 今回 | 状況 (前回評価からの変化点及び現状) | |
|------------|----------------|----------------|-----------------------|---|----|---|---|
| 事業の 必要性 | ○必要性・緊急性 | 整備が必要な主たる理由 | 現状の課題から事業が必要な主たる理由 | ■ | ■ | 線形不良・幅員狭小区間、建築限界不足など隘路の解消や、歩道整備により、安全かつ円滑な交通の確保を図る。(変更なし) | |
| | | 緊急を要する現状の課題 | 路線現況 | ■ | ■ | (前回) 平日交通量4,760台/日(H27ヒヤス) (今回) 平日交通量4,760台/日(H27ヒヤス) (変更なし) | |
| | ○整備効果 | 関連事業との進捗調整等 | 事業実施により得られる効果 | 緊急輸送道路・啓開ルートへの指定状況 | ■ | ■ | 幅員狭小：最小幅員5.5m<計画幅員6.5m (変更なし) 曲線半径：最小曲線半径100m未満 5箇所 (基準R>100m) 歩道未整備 (変更なし) |
| | | | | 業者の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況 | ■ | ■ | 緊急輸送道路1次ネットワークに指定、啓開ルート【ステップ加】 (変更なし) |
| | | | 交通安全対策に係る効果 | 交通事故発生状況 | ■ | ■ | 交通事故が7件/10年発生、事故率が1.03件/年・km (県管理路線平均0.7件/年・km) |
| | | | 事業実施に係る効果 | 通学路の指定状況 | ■ | ■ | 八幡小学校・彦陽中学校の通学路に指定 (変更なし) |
| | ○費用対効果分析 | ○工法の妥当性 | 費用対効果分析 (B/C) 等 | 関連事業との進捗調整等 | ■ | ■ | 線形不良・幅員狭小箇所の解消及び歩道設置により事故危険箇所の改善、通学路の安全性の向上 (変更なし) |
| | | | | 防災・適応策に係る効果 | ■ | ■ | 豊後二見ヶ浦(5.8千人)、瀬会海水浴場(4.6千人/年)、つくみイルカ島(6.3万人/年)等の観光地振興の向上 「佐伯市観光大百科」(佐伯市観光協会)の一部を構成する道路であり、日杵市～佐伯市沿岸部にある多数の 地域資源へのアクセス道路が改善 (変更なし) |
| | | ○コスト削減 | 関係法令・技術基準等との適合 | 費用対効果分析 (B/C) 等 | ■ | ■ | 佐伯市 (合併前の佐伯市と旧上浦町) を結ぶ幹線道路、交通量が4千台/日を超える幹線道路の線形不良区間が 改善 (変更なし) |
| | | | コスト削減に向けた具体的施策 | 小規模集落対策に係る効果 | ■ | ■ | 戸穴集落、阿古集落へのアクセスを確保 (変更なし) |
| | | ○環境等への配慮 | 地域材、建設副産物の有効利用 | 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | ■ | ■ | トンネル長寿命化計画に基づく八幡トンネルの代替機能が確保できる (変更なし) |
| | | | 自然環境への配慮 | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 前回 B/O=1.1(残事業1.4) 事業費の変動による 今回 B/O=0.8(残事業1.1) 事業費の変動による 通行困難区間の解消(一次改良)のため、防災面・交通安全の観点から総合的に評価 |
| 事業 実施環境 | ○事業の実効性 | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令や技術基準等への適合状況 | ■ | ■ | 道路法、道路構造令に適合した工法を採用 (変更なし) | |
| | | コスト削減 | 事業効果及び経済性における複数案の検討状況 | 環境配慮やバリアフリーを施工、経済性、周辺環境への影響などに総合的に比較・検討し、最速である既計画を決定。(変更なし) | ■ | ■ | トンネル掘削を可能な限り工区内流用し、残土処理量を削減してコスト削減を図る (変更なし) |
| | | 環境等への配慮 | 地域材、建設副産物の有効利用 | 地蔵材の自然活用、地域内発生建設副産物の使用 | ■ | ■ | 発生土のうち3,000m ³ は盛土に利用する。砕石は再生資材を利用 (変更なし) |
| | | | 自然環境への配慮 | 周辺の自然環境への影響と負担軽減対策 | ■ | ■ | ハイパルルートとして、家屋移転を最小限とし、地域コミュニティを確保 (変更なし) 低騒音、低振動対応の建設機械を使用し、生活環境に配慮する (変更なし) |
| | | | 周辺の住環境への配慮 | 周辺の住環境の状況と負担軽減対策 | ■ | ■ | ハイパルルートとして、家屋移転を最小限とし、地域コミュニティを確保 (変更なし) |
| | | | 景観への配慮 | 周辺の景観への配慮 | ■ | ■ | 法面部は植生を行い周辺景観との調和を図る (変更なし) |
| | ○事業の成立性 | 景観への配慮 | 景観への配慮 | 周辺の景観への配慮 | ■ | ■ | 発生土のうち55,000m ³ は、近隣の窪地へ搬出予定 (変更) |
| | | コスト削減 | 関係法令・技術基準等との適合 | 文化財等の調査及び保護 | ■ | ■ | 理屈文化財調査(文献調査)の結果、遺跡等に支障しないため、事前調査を要しない (変更なし) |
| | | 環境等への配慮 | 関係法令・技術基準等との適合 | 文化財等の調査及び保護 | ■ | ■ | 地元より継継して要望を受けており、計画に対する地域の同意も得ている (変更なし) |
| | | | 関係法令・技術基準等との適合 | 市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制 | ■ | ■ | 佐伯市とともに事業説明会を開催するなど、地元の支援体制が確保されている。(変更なし) |
| | | | 関係法令・技術基準等との適合 | 地権者の同意、事業への理解の状況 | ■ | ■ | 令和3年10月末時点で用地取得率は100%となっている。 |
| | | | 関係法令・技術基準等との適合 | 法令等に基づく調整事項 | ■ | ■ | |
| ○事業の成立性 | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | 都市計画 | ■ | ■ | | |
| | コスト削減 | 関係法令・技術基準等との適合 | 上位計画等との関連 | ■ | ■ | 3 県土の発展を支える道路整備 (2) 地域ネットワークの整備 (変更なし) | |
| | 環境等への配慮 | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 佐伯市地域防災計画：緊急輸送道路ネットワークに位置づけ、地域強靱化計画：(5) 交通・物流 国道の整備促進 (変更なし) | |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 交通安全指定道路3号該当区間 (変更なし) | |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 道路法第12条に基づき事業を実施 (変更なし) | |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 防災：安全交付金事業の交付要綱に基づき事業を実施 (変更なし) | |
| ○事業の成立性 | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | 工事の実施時期・期間への制限 | ■ | ■ | 事業延長の50%でトンネルの製造が必要となるものの、近接する施工済み区間におけるトンネル工事の施工状 況から一般的な工法が想定されており、特に技術的問題はない。(変更なし) | |
| | 関係法令・技術基準等との適合 | 関係法令・技術基準等との適合 | 技術的な実現性 | ■ | ■ | | |

* 評価項目 (小項目詳細) は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。

* 該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。

再評価書

様式2-1

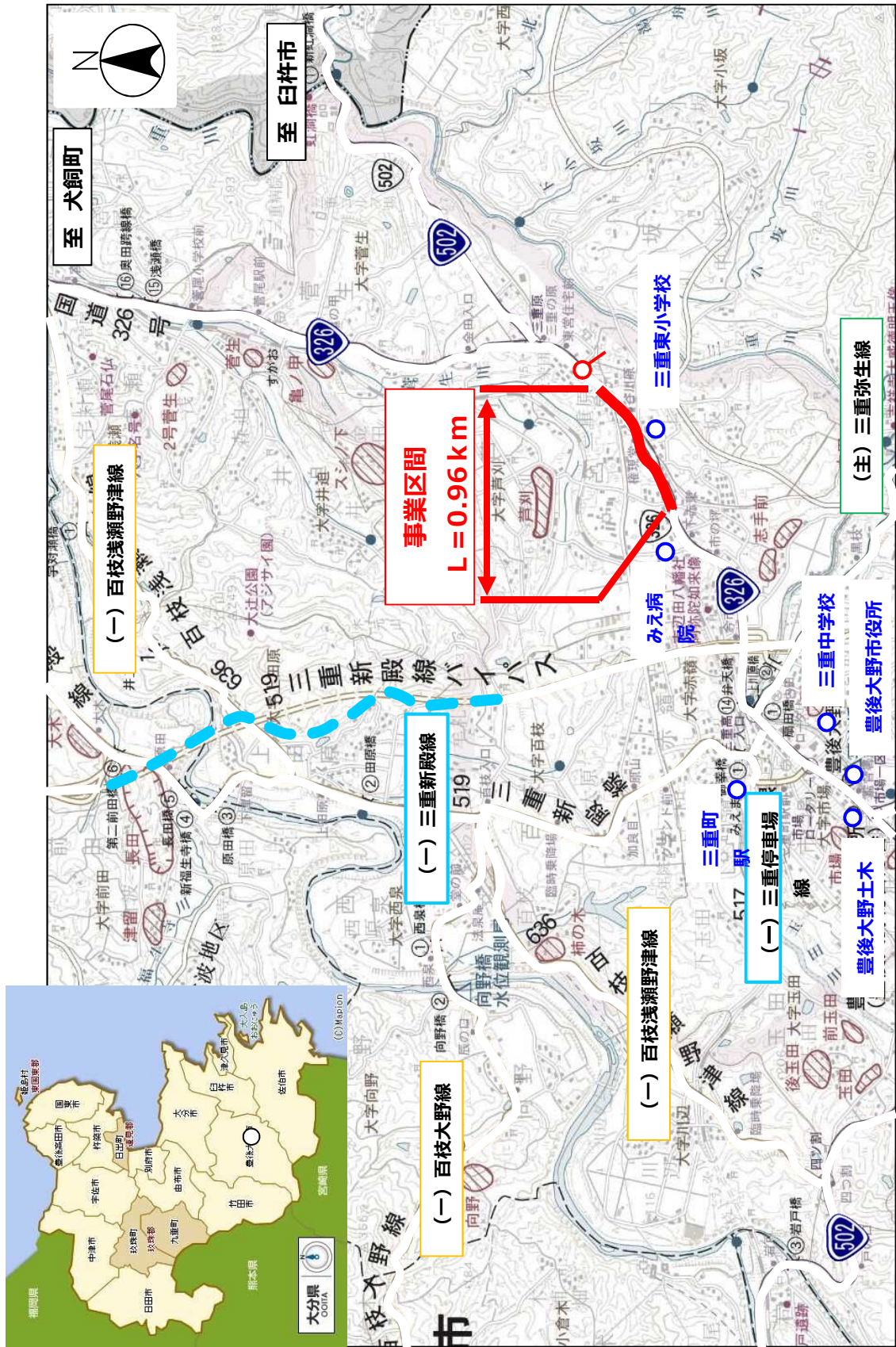
| | | | | | | | |
|---------------|---------|--|---------|------------------------|--------------|------|----|
| 事業名・路線河川港地区名等 | | 交通安全事業 | | 国道326号 | | | |
| 所在地・工区名 | | 豊後大野市 ^{ミエ} 三重町 ^{オサカ} 小坂 | | (^{オサカ} 小坂工区) | | | |
| 事業の目的 | | ・自転車歩行者道整備により歩行者・自転車の安全な通行空間を確保する。 | | | | | |
| 再評価基準 | | ・採択後5年目 | | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | | ・現在のところ、順調に用地取得が出来ており、令和4年度より工事着手予定としている。 | | | | | |
| 事業採択年度 | | 採択年度：平成29年度 | | 着工年度：平成30年度 | | | |
| 事業実施予定期間 | | 前回：平成29年度～令和7年度 | | 今回：平成29年度～令和7年度 | | | |
| 事業の概要 | 計画概要 | 【延長・幅員】 L=960m、W=6.5(15.5)m 【構造規格】 第4種第1級、設計速度V=60km/h、計画交通量7,500台/日(R12) 【重要構造物】 無し | | | | | |
| | | 当初計画 (平成28年度) | | 第1回評価 (令和3年度) | | | |
| | 計画期間 | 平成29年度～令和7年度 | | 平成29年度～令和7年度 | | | |
| | 工種 | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | | |
| | 本工事費 | 960m | 380 | 960m | 380 | | |
| | 測量試験費 | 1式 | 55 | 1式 | 55 | | |
| | 用地補償費 | 1式 | 1125 | 1式 | 1125 | | |
| | | | | | | | |
| | 計 | | 1,560 | | 1,560 | | |
| | 変更内容・理由 | (変更なし) | | | | | |
| 事業費の推移 | 事業進捗の状況 | 令和2年度末の事業進捗率は44%(事業費ベース)となっている。 令和2年度末の用地取得率は66%(面積ベース)。 令和4年度より工事に着手予定。 | | | | | |
| | | 事業年度 | 年度事業費 | 累計事業費 | 工種 | 進捗率% | 摘要 |
| | 全体(当初) | | 1,560 | 単位:百万円 | | | |
| | 平成29年度 | | 51 | 51 | 測量設計・用地測量 | 3% | |
| | 平成30年度 | | 73 | 124 | 用地補償 | 8% | |
| | 平成31年度 | | 260 | 384 | 用地補償 | 25% | |
| | 令和2年度 | | 300 | 684 | 用地補償 | 44% | |
| | 令和3年度 | | 199 | 883 | 用地補償 | 57% | |
| | 令和4年度 | | 190 | 1,073 | 用地補償・改良工 | 69% | |
| | 令和5年度 | | 108 | 1,181 | 用地補償・改良工・舗装工 | 76% | |
| | 令和6年度 | | 148 | 1,329 | 改良工・舗装工 | 85% | |
| | 令和7年度 | | 231 | 1,560 | 改良工・舗装工 | 100% | |
| | | | | 1,560 | | 100% | |

再評価書

様式2-2

| | | | | |
|-------------|--|---|-------|---------|
| 事業環境の変化 | 道路状況の変化 (社会・経済情勢の変化) | ◆当初からの大幅な変化はない。 | | |
| | 地元情勢の変化 | ◆当初からの大幅な変更はない。 | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | <ul style="list-style-type: none"> ・法指定通学路に指定されているが歩道が未設置又は狭小区間であり、通学時間帯に歩行者・自転車が集中するため、児童が車道部にはみ出して通行し、危険な状況である。 ・上記の理由により、平成24年度の通学路緊急合同点検の結果、危険箇所挙げられており、通学路の整備を行う必要がある。 ・死傷事故件数35件/10年(うち歩行者・自転車事故5件(死亡事故1件)) ・当該区間の死傷事故率55.8件/億台・キロ(H17～H26) <p>【平成27年～令和元年】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死傷事故件数13件/5年(うち歩行者・自転車が絡む事故0件) ・当該区間の死傷事故率71.4件/億台・キロ(H27～R1) | | |
| | 整備効果 | <p>◆当初からの変更はない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道整備により、歩行者・自転車の安全な通行空間を確保し、安全性の向上を図る。 | | |
| 事業手法・工法の妥当性 | 費用便益分析 | 費用便益比(B/C) | 前回評価時 | 今回 再評価時 |
| | | | — | — |
| | 費用便益の分析 | ◆当初からの変更はない。 ・交通安全事業のため費用便益比の算出は困難であり、現状の道路利用状況等から総合的に判断する。 | | |
| | 工法の妥当性 | ◆当初からの変更はない。 ・周辺の歩道整備状況から歩道の連続性が確保できるルートを選定。 ・現道拡幅による自歩道整備であり、道路敷を極力活用した計画としている。 | | |
| | コスト縮減 | ◆当初からの変更はない。 ・コンクリート・砕石は再生材を使用。 | | |
| 環境等への配慮 | ◆当初からの変更はない。 ・現道拡幅かつ平坦部であり、地形改変による影響は少ない。 ・残土処理(4,800m ³)は他の公共事業への工事間流用に努める。 | | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | ◆当初からの変更はない。 ・地元(小坂地区)より要望書の提出されており、協力体制は整っている。 ・三重東小学校より、通学路合同点検時に事業要望が挙げられている。 ・平成27年4月に地元説明会を実施。事業に対する同意が得られている。 | | |
| | 事業の成立性 | ◆当初からの変更はない。 ・社会資本整備総合交付金交付要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合 ・交通安全施設等整備事業の推進に関する法律(1号基準)に該当(三重東小学校) ・緊急輸送道路1次ネットワークに該当 ・道路法第13条に基づき事業を実施 ・通学路交通安全プログラムの要対策箇所に指定 | | |
| | 事業の特殊性 | ◆当初からの変更はない。 ・特になし | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | ・継続 | | |
| | 理由 | ・計画どおり進捗していることから、事業継続としたい。 | | |

事業箇所位置図



費用便益内訳書

金額単位：千円

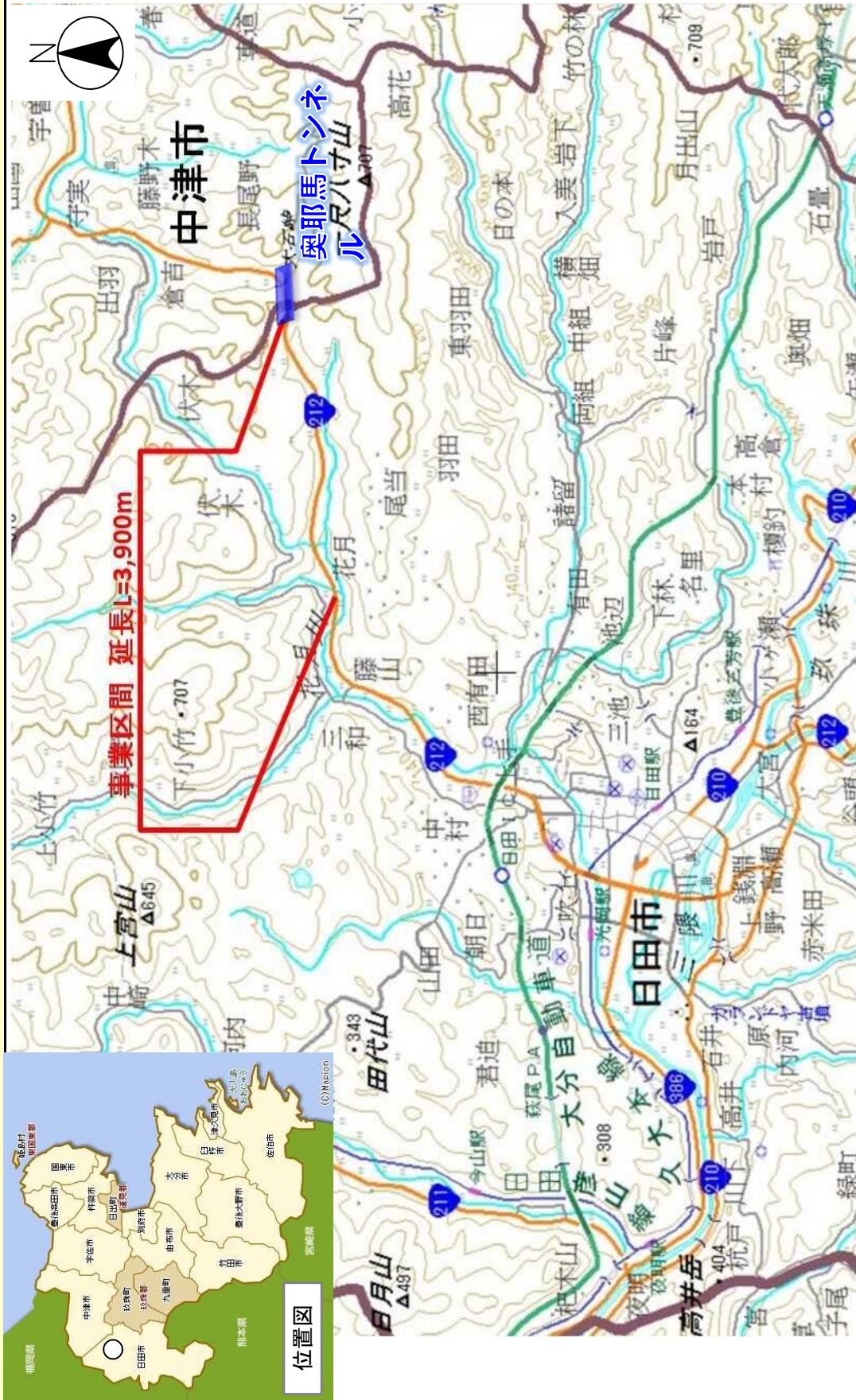
| 事業名 交通安全事業 国道326号 小坂工区 | | | | |
|--|----------|---------------------------|-----|---------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 | 道路建設費 | 歩道設置 | - | |
| | 維持管理費 | | - | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 | | | | |
| 維持管理期間 | | | | |
| | | | | |
| | 合 計 | | 0 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 | 走行時間短縮便益 | | - | |
| | 走行費用減少便益 | | - | |
| | 交通事故減少便益 | | - | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業完了まで | | | | |
| 事業完了後 | | | | |
| | | | | |
| | 合 計 | | 0 | |
| 総費用額 (C) | | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額 (B) | | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益比率 (B/C) | | | | |
| <p>(その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外</p> <ul style="list-style-type: none"> ○歩道の設置による死傷事故対策、通学路の安全確保 ○地域内の交通アクセス機能の改善 ○緊急輸送道路1次ネットワーク指定 ○道路啓開計画における最優先啓開ルート指定(ステップⅢ) | | | | |

事後評価書

様式1

| | | | | | | | | | |
|------------|--|---|-------|----------------------|---------|---------------|---------|---------------|---------|
| 事業の概要 | 事業名・路線河川港地区名等 | 交通安全事業 | | 一般国道 212号 | | | | | |
| | 所在地・工区名 | 日田市大字 ^{かげつ} 花月 | | 花月 ^{かげつ} 工区 | | | | | |
| | 事業の目的 | <p>本路線は、中津市を起点に日田市を經由して熊本県に至る主要幹線道路であり、多くの大型車両が通行している。</p> <p>当該区間は、日田市から中津市へ向けて縦断勾配6%以上の登り坂が続き、低速の大型車に対する無理な追い越し等による交通事故が発生している。</p> <p>また、冬期は積雪・凍結による低速走行車両による交通阻害が頻発する。</p> <p>これらの課題を解決するため、登坂車線の整備と現道の拡幅(視距の改良を含む)を行い、交通車両の円滑化と安全の確保を図る。</p> | | | | | | | |
| | 事業採択年度 | 採択年度： 平成15年度 | | 着工年度： 平成19年度 | | | | | |
| | 事業の内容 | 【延長・幅員】 L=3,900m W=6.5(13.5)m 登坂車線W=3.0m 歩道W=2.0m 【道路区分】 第3種第2級 【設計速度】 V=60km/h 【交通量】 6,481台/日(H27センサス) | | | | | | | |
| | 全体事業概要 | 事業計画の推移 | | 当初計画(一) | | 第1回変更(平成23年度) | | 精算 | |
| | | | 計画期間 | 平成15年度～平成24年度 | | 平成15年度～平成27年度 | | 平成15年度～平成28年度 | |
| | | | 工種 | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) |
| | | | 道路工 | 3,900m | 3,101 | 3,900m | 3,101 | 3,900m | 3,546 |
| | | | 用地補償費 | 1式 | 60 | 1式 | 60 | 1式 | 60 |
| 計 | | | | 3,161 | | 3,161 | | 3,606 | |
| 変更内容・理由 | <p>【事業費増の主な要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事費について、計画区間内の切土を行ったのり面に、落石対策も追加が必要となり増額となった。 <p>【事業期間延伸の主な要因】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業期間の延伸は、落石対策工事の追加により不測の日数を要した為。 | | | | | | | | |
| 社会・経済情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成22年交通量調査結果:6,160台/日 ・平成27年交通量調査結果:6,481台/日 | | | | | | | | |
| 事業の効果 | 必要性 | <ul style="list-style-type: none"> ・日田側から中津側に向かって縦断勾配約6%の登り坂が約3km続き、大型貨物車両などの低速車両の後に一般車両が数珠繋ぎとなり、無理な追越しや追突事故の要因となっている。 ・冬期の積雪・凍結時にチェーン未着用車両等が低速走行し、交通を阻害している。 | | | | | | | |
| | 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・登坂車線の整備による交通の円滑化と、無理な追越し等による交通事故の軽減。 ・交通量に応じた道路幅員の整備による快適な走行空間の確保。 | | | | | | | |
| 事業の実施状況 | 費用対効果分析 | 交通安全事業のため費用便益比の算出は困難であり、現状の道路利用状況等から総合的に判断する。 | | | | | | | |
| | 工法の妥当性 | 道路拡幅にあたって、奥耶馬トンネル坑口、大型補償物件(ホテル、神社、民家等)をコントロールポイントとし、山側拡幅案と谷側拡幅案のルート比較を行い、地形及び地域の土地利用を考慮して山側拡幅案に決定した。 | | | | | | | |
| | コスト縮減 | <ul style="list-style-type: none"> ・各種構造物に関して工法比較を行い、最も低廉な工法を採択した。 ・再生資材の利用促進、現地発生土の工事間流用を積極的に取り組んでいる。 | | | | | | | |
| | 環境等への影響 | <ul style="list-style-type: none"> ・照明柱や転落防止柵をダークブラウンにするなど、景観への影響を低減した。 ・建設発生土の公共工事間流用の促進。 | | | | | | | |
| | 事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況) | <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故発生件数の減少。 <p>平成10年～平成14年 19件 ⇒ 平成28年～令和2年 1件</p> | | | | | | | |
| 事業の検証 | 当該事業の今後の課題 | ・特になし | | | | | | | |
| | 同種事業に関する今後の計画や調査のあり方 | ・事前に現地で詳細な調査を行い、落石等に対する必要な対策工法を把握し、事業費の精度を上げていくことが必要。 | | | | | | | |
| | その他特記事項 | ・特になし | | | | | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | ・評価の完了 | | | | | | | |
| | 理由 | ・当初の事業目的は達成できているため。 | | | | | | | |

事業概要要図



費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 | | | | |
|--|----------|---------------------------|-----|----|
| 交通安全事業 一般国道 212号 花月工区 | | | | |
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 | 道路建設費 | 登坂車線整備 | - | |
| | 維持管理費 | | - | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | 合 計 | | 0 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 | 走行時間短縮便益 | | - | |
| | 走行費用減少便益 | | - | |
| | 交通事故減少便益 | | - | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | 合 計 | 0 |
| 総費用額 (C) | | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額 (B) | | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益比率 (B/C) | | | | |
| (その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ○地域内の交通アクセス機能の改善 ○緊急輸送道路1次ネットワーク指定 ○道路啓開計画における最優先啓開ルート指定(ステップⅡ) | | | | |

道路事業 事後評価チェックリスト

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の詳細 | 評価 | 具体的な内容 |
|--------------------|--|-------------|------------------------------------|----|---|
| 事業の効果 整備効果 | 必要性 | 整備が必要な主たる理由 | 当初計画時の課題や社会情勢の変化を踏まえ、事業が必要とされた主な理由 | - | 大型輸送車両の交通量が増加していることや、低速の大型車に対する無理な追い越し等による交通事故が発生している。これらの課題を解決するため、登坂車線の整備と現道の拡幅(視距の改良を含む)を行い、車両交通の円滑化と安全の確保を図る。 |
| | | | 防災・減災対策に係る効果 | ○ | 緊急輸送道路上の東代橋の耐震化を実施。最優先啓開ルート上の4箇所のり面対策が図られた。 |
| | | | 交通安全対策に係る効果 | ○ | 登坂車線が整備されたことにより、交通事故が低減し安全性の向上が図られた。 |
| | | | 都市空間整備に係る効果 | ○ | 低速車両による交通阻害の解消。 |
| | | | 事業実施により得られた効果 | ○ | 交通環境の改善による広域的な観光振興促進、地域の活性化が図られた。 |
| | | | | ○ | 中津市と日田市を結ぶ重要な道路としての機能強化が図られた。 |
| | | | | - | 該当無し |
| | | | | - | 該当無し |
| | | | 利用者や地元住民の評価 | ○ | 快適かつ安全に通行できる等の意見をいただき、事業効果について評価を頂いている。 |
| | | | 費用対効果分析 | - | 交通安全事業のため費用便益費の算出は困難であり、現状の道路利用状況等から総合的に判断する。 |
| 事業の実施状況 環境等への影響 | 必要性 | 工法の妥当性 | 当初計画からの見直し状況、経済性等の検討状況 | ○ | 当初の計画通りに事業完了 |
| | | | コスト削減に向けた工種・工法の取組状況 | ○ | 各種構造物に関して工法比較を行い、最も低廉な工法を採択した。 |
| | | | 自然環境の保全や負荷軽減措置が適切であったか | ○ | 現道を最大限に利用することを念頭に置き、道路線形、縦断勾配、施工性、経済性、自然環境へ配慮した。 |
| | | | 周辺の住環境への影響 | ○ | 低騒音、低振動型の建設機械を使用した。 |
| | | | 景観への影響 | ○ | 照明柱や転落防止柵をダークブラウンにするなど、景観への影響を低減した。 |
| | | | 残土処理の状況 | ○ | 発生土を現場内流用や管内の他事業へ流用するなど、有効利用を図った。 |
| | | | 地元の協力状況 | ○ | 一部地権者の交渉に時間を要したが、地元は概ね協力的であった。 |
| | | | 法令等に基づく調整事項・手続き | - | 特になし |
| | | | 当該事業の今後の課題 | - | 特になし |
| | | | 同種事業に関する今後の計画や調査のあり方 | ○ | 事前に現地で詳細な調査を行い、落石等に対する必要な対策工法を把握し、事業費の精度を上げていくことが必要。 |
| 評価指標 | 評価が○の場合 → 事業の目標を達成し、事業効果が発現している。 評価に△がある場合 → 概ね事業の目標を達成しているが、課題等について今後も継続して対応が必要である。 評価に×がある場合 → 早急な対応及びフォローアップをおこなう必要がある。 | その他特記事項 | その他の課題や改善提案等 | - | 特になし |

事前評価書

| | |
|------|-------|
| 年度 | 令和3年度 |
| 整理番号 | |

| | | | | |
|-------------|------------|--|------|-----|
| 事業名・路線名等 | | 無電柱化事業 国道500号(石垣工区) | 事業主体 | 大分県 |
| 所在地 | | 別府市石垣西 | | |
| 事業概要 | 事業の目的 | 本事業では、電柱・電線をなくすことにより、災害時における緊急輸送道路としての機能の向上及び「日本一のおんせん県おおいた」の顔としての良好な沿道景観の向上を目的とする。 | | |
| | 事業内容 | 【計画延長・幅員】 L=440m、W=13.0(30.0)m 【事業内容】 電線共同溝 整備延長L=880m 【道路区分】第4種第1級 【設計速度】V=50km/h 【現況交通量】19,273台/日(H27センサス) | | |
| | 事業費 | C= 1,100百万円 | | |
| 事業の実施計画 | 完成予定年 | 着手から7年(令和10年度) | | |
| | 事業段階毎の実施計画 | 1年目 路線測量、電線共同溝設計、調査(地下埋設状況、地質) 2年目 電線共同溝工事(配管) 3年目 電線共同溝工事(配管) 4年目 電線共同溝工事(配管) 5年目 電線共同溝工事(配管) 6年目 電線共同溝工事(配管) 7年目 電線共同溝工事(配管) 完成 | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | 1)別府国際観光港耐震岸壁(第4ふ頭)～陸上自衛隊別府駐屯地～別府ICを結ぶ緊急輸送路であるが、災害時に電柱が倒壊し通行不可能となる恐れ。 2)道路上の電柱・電線が「湯けむり景観」や風光明媚な「扇山」等の別府の景観を阻害。 3)九州の東の玄関口である「別府国際観光港」からの眺望を改善するため国道10号側から着手したい。 | | |
| | 整備効果 | 1)災害時に救助活動や支援物資の輸送などの緊急輸送道路としての機能の向上。 2)良好な沿道景観の向上。 | | |
| 事業手法・工法の妥当性 | 費用対効果分析 | ・無電柱化事業のため費用便益比の算出は困難であり、道路の利用状況から総合的に判断する。 | | |
| | 工法の妥当性 | ・電線を地中に埋設するものであり一般的な工法。 ・九州地区電線共同溝マニュアル(案)【改訂版】の適用。 | | |
| | コスト縮減 | ・共同溝の浅層埋設によるコスト縮減。 | | |
| | 環境等への配慮 | ・既設道路敷内に電線を埋設することから地形改変が少ない。 ・電柱・電線がなくなることによる景観への配慮。 | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | ・別府市より事業要望が上がっており、支援体制が整っている。 | | |
| | 事業の成立性 | ・電線共同溝の整備等に関する特別措置法により事業を実施。 ・無電柱化推進事業費補助制度要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合。 | | |
| | 事業の特殊性 | ・既存埋設占用管(上下水道、電力、通信、温泉管など)との配管への配慮。 | | |
| 対応方針 | | ・以上のとおり事業の必要性が認められることから、本事業を実施したい。 | | |

事業箇所位置図



費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 無電柱化事業 国道500号(石垣工区) | | | | |
|--|----------|---------------------------|-----|---------|
| 総費用(A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 | 道路建設費 | 歩道設置 | — | |
| | 維持管理費 | | — | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 | | | | |
| 維持管理期間 | | | | |
| | | | | |
| | 合 計 | | 0 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 | 走行時間短縮便益 | | — | |
| | 走行費用減少便益 | | — | |
| | 交通事故減少便益 | | — | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業完了まで | | | | |
| 事業完了後 | | | | |
| | | | | |
| | 合 計 | | 0 | |
| 総費用額(C) | | 割引率を4%として事業費を現在価値化したものの合計 | | |
| 総便益額(B) | | 割引率を4%として便益額を現在価値化したものの合計 | | |
| 費用便益比率(B/C) | | | | |
| (その他の整備効果)…貨幣価値換算して便益額を算出した項目以外 ○車道幅員の拡幅、歩道の設置により死傷事故対策、通学路の安全確保 ○地域内の交通アクセス機能の改善 ○地域防災計画における避難場所(小中学校)までの通行空間の確保 | | | | |

道路事業・街路事業 事前評価チェックリスト

| 大項目 | 中項目 | 無電柱化事業 国道500号(石垣工区) | 小項目の細別 | 該当及び適否 必須 優先 | 小項目の具体的な内容(記載例) |
|---------------------|---|--|--|-----------------|--|
| 事業の 必要性 | ○必要性・緊急性 | 整備が必要な主たる理由 緊急を要する現状の課題 | 現状の課題から事業が必要な主たる理由 路線状況 | ○ | 災害時における緊急輸送道路としての機能確保及び「日本一のおんせん県おおいち」の顔としての良好な沿道景観の向上 交通量：19,273台/日(127センチパス) 第4種第1級 設計速度 V=50km/h 4車線 道路幅員30m |
| | | | 道路幾何構造 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | 緊急輸送道路、発着ルートの状況 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | 集約の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | 交通安全対策に係る効果 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | 都市空間整備に係る効果 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | ツーリズム支援に係る効果 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | ネットワーク整備に係る効果 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | 小規模集落対策に係る効果 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| | | | 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | ○ | 緊急輸送道路(1次ネットワーク)、最優先発着ルート(ステップ1) |
| 事業手法 ・工法の 妥当性 | ○真用対効果分析 ○工法の妥当性 ○コスト削減 ○環境等への配慮 | 真用対効果分析(B/C)等 関係法令・技術基準等との適合 種別案の検討 コスト削減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効利用 自然環境への配慮 周辺の住環境への配慮 景観への配慮 残土処理の状況 文化財の保護 | B/C算出結果、もしくはB/C/1による評価を行わない 場合の理由と評価の考え方 | ○ | 無電柱化事業のため費用便益比の算出は困難であり、道路の利用状況から総合的に判断する。 |
| | | | 関係法令・技術基準等との適合 種別案の検討 | ○ | 道路法、道路構造令、九州地区電線共同溝マニュアル(案)【改訂版】に適合した工法を採用 |
| | | | コスト削減に向けた具体的施策 地域材、建設副産物の有効利用 | ○ | 共同溝の浅層埋設工法の採用により従来の共同溝工法よりコスト削減を図る |
| | | | 自然環境への配慮 周辺の住環境への配慮 | ○ | 都市部での事業であることから動植物への影響が少ない地域であり、且つ電線を地中に埋設する工法であることから地形変化による影響も小さい。 低騒音、低振動型の建設機械を使用する |
| | | | 景観への配慮 残土処理の状況 | ○ | 上空の電線類を地中化することから良好な景観形成が図られる。 土工事への流用 |
| | | | 文化財の保護 | ○ | 平成27年1月で国道500号沿道まちづくり促進協議会合意済。 別府市長から大分県知事への要望(平成25年1月)あり。 |
| | | | 地元要望、協力体制 市町村の協力体制 | ○ | 電線共同溝の整備等に関する特別措置法、景観法(別府市景観条例) |
| | | | 用地取得の難易度 | ○ | 2. まちの魅力を高め活力のある地域づくりを支える道路整備(2) 快適な道路空間の形成 |
| | | | 法令等に基づく調整事項 | ○ | 地域防災計画・地域強靱化計画 その他(交安法指定道路、長寿命化計画など) 事業実施に係る根拠法令(案項) 事業の採択基準、適合状況 他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等 工事の実施時期・期間への制限 技術的難易度 |
| | | | 上位計画等との関連 | ○ | 緊急輸送道路(別府国際観光港南岸壁(第4ふ頭)～陸上自衛隊別府駐屯地～別府IC) 電線共同溝の整備等に関する特別措置法 無電柱化協議会により合意済み。無電柱化推進計画事業補助制度要綱に規定された事業内容、採択基準の要件に適合。 |
| 事業 実施環境 | ○事業の特殊性 | 事業の実施時期、期間への制限 技術的難易度 | 評価項目(小項目の細別)は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。 *「該当及び適否」の欄で該当して適であれば「○」、該当しない場合は「×」、該当しなければ「-」を記入する。 *「該当及び適否」の欄の「必須」の欄が「○」でなければ採択は不可とする。 | ○ | |
| | | | 事業の実施時期、期間への制限 技術的難易度 | ○ | |