

その2

第47回（平成30年度第2回）
大分県事業評価監視委員会

資 料

報道関係・一般傍聴者

平成30年11月5日(月)
大分センチュリーホテル 3階 桐の間

再評価書

様式2-1

| 事業名・路線河川港地区名等 | | 広域河川改修事業 ・ 一級河川 大野川 水系 大谷川 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|---|----------------------|-----------------|-----------------------|---------|-----------------------|---------|-------|-------|----|------|----|----|---------|--------|--|--|--|---------|---------|--|--|--|--|-----|-------|--------|-----------------|-----|--|-----|------|--------|-----------------|-----|--|-----|-------|--------|-----------------|-----|--|-----|-------|--------|-----------------|-----|--|-----|------|--------|-------------|-----|--|-----|------|--------|-------------|-----|--|-----|-------|--------|--------------|-----|--|-----|-------|--------|--------------|-----|--|--------|-------|--------|--|------|--|
| 所在地・工区名 | | 大分県大分市大字宮河内 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の目的 | | 当河川は河川断面が狭小であることから、度々氾濫し、家屋及び田畑に被害を与えている。このため河川断面の拡大、橋梁等のネック構造物の改築をおこなうことにより、家屋や田畑への浸水を防止し、住民の生命・財産を守り、民生の安定を図る。 [前回より変更なし] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 再評価基準 | | 再評価後5年未完成 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 予算規模の縮小に伴う事業期間の長期化 ・ 高速自動車道、国道197号バイパス、直轄樋門改築計画との調整に時間を要したこと。 ・ 一部用地交渉が難航および用地単価の増により、全体事業費が増大したこと等による。 [前回より変更なし] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業採択年度 | | 採択年度： 平成6年度 | | | 着工年度： 平成8年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業実施予定期間 | | 当初：平成6年度～平成12年度 | | | 変更：平成6年度～平成34年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業の概要 | 全体事業概要 | 計画概要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業延長 L=1.85km ・ 築堤V=100,000m³、掘削V=50,000m³、護岸A=12,000m²、構造物25基(橋梁12基、樋管14基) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | 当初計画 | | 第3回変更(H25年) | | 第4回変更(H30年) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 計画期間 | H6～H12 | | H6～H32 | | H6～H34 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 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 | 58,000m ³ | 67 | 100,000m ³ | 110 | 100,000m ³ | 260 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 掘削 | 58,400m ³ | 40 | 47,000m ³ | 78 | 50,000m ³ | 100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 護岸 | | | 12,000m ² | 520 | 12,000m ² | 520 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 構造物等 | 1式 | 210 | 1式 | 850 | 1式 | 1,070 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 用補・測試 | 1式 | 273 | 1式 | 2,146 | 1式 | 2,250 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 計 | | 590 | | 3,704 | 4,200 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 変更内容・理由 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鋼矢板設置等による浸透流対策工、及び底盤舗装工、橋梁における場所打杭工の追加。用地補償費等の増 ・ 用地契約の難航による計画期間の延伸 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業進捗の状況 | | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平成29年度末までの事業費換算進捗率87% ・ 平成30年度末までに河道改修工事完了予定(平成31年度以降は、遊水地建設) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 事業費の推移 | <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業年度</th> <th>年度事業費</th> <th>累計事業費</th> <th>工種</th> <th>進捗率%</th> <th>摘要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>全体</td> <td>4,200.0</td> <td>単位:百万円</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H24年度まで</td> <td>2,784.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>H25</td> <td>353.5</td> <td>3137.5</td> <td>掘削・護岸・構造物・用補・測試</td> <td>75%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H26</td> <td>57.0</td> <td>3194.5</td> <td>掘削・護岸・構造物・用補・測試</td> <td>76%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H27</td> <td>227.0</td> <td>3421.5</td> <td>掘削・護岸・構造物・用補・測試</td> <td>81%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H28</td> <td>166.0</td> <td>3587.5</td> <td>掘削・護岸・構造物・用補・測試</td> <td>85%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H29</td> <td>85.0</td> <td>3672.5</td> <td>掘削・護岸・用補・測試</td> <td>87%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>40.0</td> <td>3712.5</td> <td>掘削・護岸・用補・測試</td> <td>88%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H31</td> <td>130.0</td> <td>3842.5</td> <td>築堤・掘削・構造物・測試</td> <td>91%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H32</td> <td>160.0</td> <td>4002.5</td> <td>築堤・掘削・構造物・測試</td> <td>95%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>H33以降残</td> <td>197.5</td> <td>4200.0</td> <td></td> <td>100%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | | | 事業年度 | 年度事業費 | 累計事業費 | 工種 | 進捗率% | 摘要 | 全体 | 4,200.0 | 単位:百万円 | | | | H24年度まで | 2,784.0 | | | | | H25 | 353.5 | 3137.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 75% | | H26 | 57.0 | 3194.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 76% | | H27 | 227.0 | 3421.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 81% | | H28 | 166.0 | 3587.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 85% | | H29 | 85.0 | 3672.5 | 掘削・護岸・用補・測試 | 87% | | H30 | 40.0 | 3712.5 | 掘削・護岸・用補・測試 | 88% | | H31 | 130.0 | 3842.5 | 築堤・掘削・構造物・測試 | 91% | | H32 | 160.0 | 4002.5 | 築堤・掘削・構造物・測試 | 95% | | H33以降残 | 197.5 | 4200.0 | | 100% | |
| | 事業年度 | 年度事業費 | 累計事業費 | 工種 | 進捗率% | 摘要 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 全体 | 4,200.0 | 単位:百万円 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H24年度まで | 2,784.0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H25 | 353.5 | 3137.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 75% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H26 | 57.0 | 3194.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 76% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H27 | 227.0 | 3421.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 81% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H28 | 166.0 | 3587.5 | 掘削・護岸・構造物・用補・測試 | 85% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H29 | 85.0 | 3672.5 | 掘削・護岸・用補・測試 | 87% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H30 | 40.0 | 3712.5 | 掘削・護岸・用補・測試 | 88% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H31 | 130.0 | 3842.5 | 築堤・掘削・構造物・測試 | 91% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H32 | 160.0 | 4002.5 | 築堤・掘削・構造物・測試 | 95% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | H33以降残 | 197.5 | 4200.0 | | 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) | <ul style="list-style-type: none"> 平成5年に大規模な浸水被害が発生 平成14年3月に大野川水系下流圏域河川整備計画が策定 平成23年度に大野川本川合流部の大谷樋門(直轄事業)が完成 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| | 地元情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> 地元は早期改修を望んでいる。 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | <p>平成29年度末時点で約9割の改修が完了していることで、平成29年台風18号による豪雨時には床上浸水被害は発生しなかった。 しかしながら、大野川本川の水位上昇により大谷樋門閉鎖時間が長期化したことで大野川本川合流部付近では県道大分臼杵線や坂ノ市中戸次線の浸水(通行止め)が発生した。 これらを解消させるためにも、引き続き事業(遊水地建設)を進める必要がある。</p> | | | |
| | 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> 事業により、沿川の家屋の浸水被害の防止・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。 県道大分臼杵線や坂ノ市中戸次線、市道等の冠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。 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| 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 | H25 再評価時 | 今回 再評価時 |
| | | | — | 1.5 | 1.3 |
| | 費用便益の分析 | <p>前回: 総費用C=54.4億円、総便益B=80.2億円 ⇒ B/C=1.5 今回: 総費用C=75.2億円、総便益B=94.8億円 ⇒ B/C=1.3</p> | | | |
| | 工法の妥当性 | <ul style="list-style-type: none"> 大野川と合流する地点に排水機場を設け強制排水することで、現計画より遊水地の縮小が考えられるが、排水機場の規模や事業費が莫大なものとなることから現計画が優位であると考えた。 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| | コスト縮減 | <ul style="list-style-type: none"> 築堤された堤内地側の法面については張芝を予定していたが、築造基準の改定に伴い単価の安価な種子吹き付けに変更することにより、コスト縮減を図った。 大谷川の堤防天端を上げることにより、大野川本川水位より高い水位を確保し、自己流による自然放流時間を長くする。結果として、遊水地の貯留量、貯水面積の縮減となり、全体としてコスト縮減となる。 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| 環境等への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> 当河川は平水時の流量が少ないことから低水路を設けることにより水深を確保する。 築堤・河岸は原則として土堤とし植生の回復が可能な構造とした。 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | <ul style="list-style-type: none"> 地域住民に対しては、事業の説明を行い事業に対する同意はとれており、用地買収についても下流部の遊水地以外は買収済みである。 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| | 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> 河川法に基づく全体計画の国土交通大臣認可(H6.12) 河川法に基づく大野川水系河川整備基本方針(H11.12) 河川法に基づく大野川水系下流圏域河川整備計画(H14.3) 安全・安心・活力プラン2015(安全・安心な県土づくりと危機管理体制の充実): 県長期計画 おおいの土木未来プラン2015(安心な暮らしを守る強靱な県土づくり): 土木建築部長期計画 <p style="text-align: right;">[前回より変更なし]</p> | | | |
| | 事業の特殊性 | <ul style="list-style-type: none"> 遊水地の浸透流対策が必要。 非出水期施工が原則 | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | 継続 | | | |
| | 理由 | <p>内水による慢性的浸水被害に悩まされているため、河川断面の拡大と遊水地の整備により浸水被害の解消が急務である。 また地元住民の河川改修に対する関心が高く早期完成に対する要望も強いいため事業を継続する。</p> | | | |

費用便益内訳書

金額単位：千円

| 事業名 広域河川改修事業 一級河川大野川水系大谷川 | | | | |
|--|------------------------------------|---------------------------|------------|------------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 H6～H34 (期間の内訳) 事業期間 H6～H34 維持管理期間 H35～H84 | 河川改修費 | 1/50 | 4,200,000 | (用補・テスト含む) |
| | 維持管理費 | | 1,383,200 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | 合 計 | | 5,583,200 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 H7～H84 (期間の内訳) 事業期間 H7～H34 維持管理期間 H35～H84 | 家屋被害額 | | 3,408,900 | |
| | 家庭用品被害額 | | 2,028,800 | |
| | 事業所償却被害額 | | 285,600 | |
| | 事業所在庫被害額 | | 74,200 | |
| | 農漁家償却被害額 | | 240,300 | |
| | 農漁家在庫被害額 | | 92,400 | |
| | 公共土木施設等被害額 | | 10,384,600 | |
| | 農作物被害額 | | 227,700 | |
| | 間接被害額(営業停止、家庭事務所応急対策) | | 563,300 | |
| | 残存価値 | | 3,653,200 | |
| | 合 計 | | 20,959,000 | 割引前の総便益 |
| 総費用額 (C) | 7,523,000 | 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) | 9,481,500 | 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 (B/C) | 9,481,500 / 7,523,000 = 1.26 ≒ 1.3 | | | |
| (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 ・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 | | | | |

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

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 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 地盤崩壊・土砂災害・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 浸水履歴 人家等浸水実績 浸水面積実績 主要な公共施設・災害発生関連施設の浸水実績 | 現況の課題から事業が必要な主な理由 | ■ | ■ | 平成5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) |
| | | | 災害発生時の影響 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし |
| | | | 災害時要援護者関連施設 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし |
| | | | 地盤崩壊・土砂災害・避難場所・避難経路等 | ■ | ■ | 指定避難場所・大分市立川添小学校ほか公民館等、大分県緊急輸送道路(=避難経路)：県道大分臼杵線 県道坂ノ市中戸次線 |
| | | | 観光・地域振興 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし |
| | | | NPO、学校等 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし |
| | | | まちづくり、地域づくり等 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし |
| | | | 過去の災害履歴 | ■ | ■ | (前回) 平成5、9、10、16、18、23、24年→(今回) 平成28、29年追加 |
| | | | 浸水履歴 | ■ | ■ | 床上浸水26戸、床下浸水30戸(平成5年9月出水) (変更なし) |
| | | | 人家等浸水実績 | ■ | ■ | 田畑等129、2ha(平成5年9月出水) (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 | 関連事業との進捗調整等 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし | 大倉廻門(直轄事業)完成 (変更なし) |
| | | 浸水被害軽減戸数 | ■ | ■ | 56戸(床上26戸、床下30戸)の浸水被害を軽減 (変更なし) | |
| | | 浸水被害軽減面積 | ■ | ■ | 田畑等10.5haの浸水被害を軽減 (変更なし) | |
| | | 災害時要援護者関連施設 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし | |
| | | 地域防災拠点・避難場所・避難経路等 | ■ | ■ | 大分県緊急輸送道路(=避難経路)：県道大分臼杵線 県道坂ノ市中戸次線 (変更なし) | |
| | | 費用便益分析(B/C等) | ■ | ■ | (前回) 1.5→(今回) 1.3 | |
| | | 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) | |
| | | 複数案の検討 | ■ | ■ | 河道拡幅案、河床掘削案を検討した結果、玄池で環境への影響が少ない河道拡幅を採用 (変更なし) | |
| | | コスト削減に向けた具体的な施策 | ■ | ■ | 既設河岸を有効利用 (変更なし) | |
| | | 地域材、建設副産物の有効活用 | □ | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし | |
| ○事業の実効性 環境 | ○費用対効果分析 ○工法の妥当性 ○コスト削減 ○環境等への配慮 | 自然環境への配慮 | ■ | ■ | 自然環境への配慮は片岸掘削により河床形状の維持を図る (変更なし) | |
| | | 周辺の住環境への配慮 | ■ | ■ | 現況河川に見られる多様性のある河岸や河床の形状を保全する河道計画を採用 (変更なし) | |
| | | 景観への配慮 | ■ | ■ | 工事に当たっては、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 | ■ | ■ | 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 | □ | □ | 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 | ■ | ■ | 地元は早期改修を望んでいる。(変更なし) | |
| | | 市町村の協力体制 | ■ | ■ | 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) | |
| | | 用地取得の難易度 | ■ | ■ | 地元同意は概ね取れている。(変更なし) | |
| | | 法令等に基づく調整事項 | ■ | ■ | 土壌汚染対策法第4条 (変更なし) | |
| | | ○事業の成立性 | 上位計画等との関連 | 河川整備計画等 | ■ | ■ |
| 水防計画 | ■ | | | ■ | 水防区域に指定済み (変更なし) | |
| 洪水ハザードマップ公表 | ■ | | | ■ | 公表済み (変更なし) | |
| 事業実施に係る根拠法令(条項) | ■ | | | ■ | 河川法第16条、第16条の2に基づき事業を実施 (変更なし) | |
| 当該事業における採択要件(項目の移動) | ■ | | | ■ | 河川局所管補助事業事務指針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 | ■ | | | ■ | 東九州自動車道、国道197号バイパス、直轄橋門改築 (変更なし) | |
| 施工時期、期間の制限 | □ | | | □ | (前回) 特になし (今回) 原則、非出水期施工 | |
| 技術的難易度 | □ | | | □ | (前回) 特になし (今回) 特になし | |

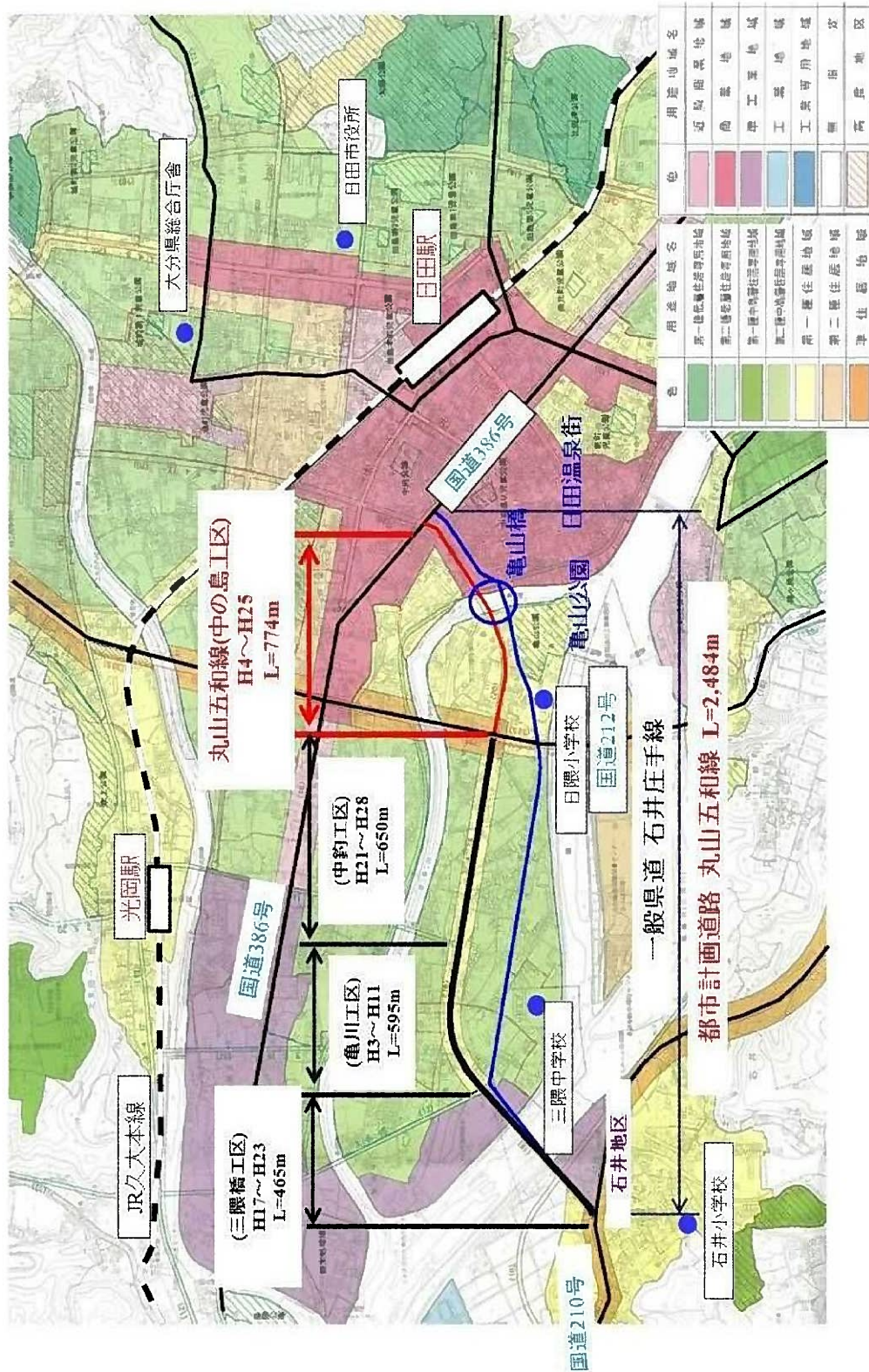
*評価項目(小項目細別)は対象事業の内容により記述が異なる場合がある。
*該当あり項目は■、該当なし項目は□で記載。

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 丸山五和線 (中の島工区) | | | | | | | | |
| | 所在地・工区名 | 日田市大字庄手 字本庄町～字村前 | | | | | | | | |
| | 事業の目的 | 本路線は国道210号と国道386号を結ぶ幹線道路であり、小学校の通学路でもあることから、両側自歩道の2車線道路を整備することにより、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ことを目的としている。 | | | | | | | | |
| | 事業採択年度 | 採択年度: | 平成4年度 | 着工年度: | 平成4年度 | | | | | |
| | 事業の内容 | 【延長・幅員】 L=774m、W=6.0(20.0)m 【道路区分】 第4種第2級 【設計速度】 V=50km/h 【計画交通量】 8,300台/日(H42) | | | | | | | | |
| | 全体事業概要 | 事業計画の推移 | | 当初計画 | | 第1回変更(H13再評価) | | 第2回変更(H18再評価) | | 精算(H25) |
| | | | 計画期間 | H4～H10 | | H4～H17 | | H4～H22 | | H4～H25 |
| | | | 延長 | 774m | | 774m | | 774m | | 774m |
| | | | 幅員 | 20m | | 20m | | 20m | | 20m |
| | | 工種 | 数量 | 金額 (百万円) | 数量 | 金額 (百万円) | 数量 | 金額 (百万円) | 数量 | 金額 (百万円) |
| 道路工 | | 690m | 206 | 690m | 250 | 690m | 256 | 690m | 448 | |
| 橋梁工 | | 2橋 | 332 | 2橋 | 550 | 2橋 | 526 | 2橋 | 694 | |
| 用地補償費 | | 12,100m ² | 1,759 | 12,100m ² | 2,768 | 12,100m ² | 2,763 | 12,400m ² | 2,828 | |
| 測量試験費 | | | 85 | | 151 | | 176 | | 245 | |
| 事務費 | | | 118 | | 181 | | 179 | | 185 | |
| 計 | | 2,500 | | 3,900 | | 3,900 | | 4,400 | | |
| 変更内容・理由 | 事業期間の延伸については、用地交渉(土地の境界及び移転先の協議)が難航したことによる。事業費の増は、取付道路設計の見直しによる改良工の増加、橋梁仮設工法の変更による増加、及び井戸の補償費の増加による。 | | | | | | | | | |
| 社会・経済情勢の変化 | ・利用形態については大きな変更は無い。 | | | | | | | | | |
| 事業の効果 | 必要性 | <ul style="list-style-type: none"> ・日田市マスタープランに基づくまちづくりの実現。 ・国道210号と国道386号を結ぶ幹線道路であり、周辺に多くの観光地が存在する。 ・沿線に日田市立日隈小学校があり通学路となっているものの、歩行者・自転車空間が十分に確保されていないため、自動車、自転車、歩行者が輻輳し、危険な状態である。 ・老朽化し、かつ通行しづらい歩道構造の橋梁があり、安全な通行に支障をきたしている。 | | | | | | | | |
| | 整備効果 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線に新店舗が開業するなど、利便性が高く、賑わいのある街の形成が進んでいる。 ・国道210号と国道386号を結ぶ幹線道路として、福岡方面から日田市街地、観光地へのアクセス性が向上した。 ・自転車歩行者道の整備により安全・安心な歩行者、自転車の通行空間が確保された。 ・老朽化した橋梁を撤去し、橋梁を新設したことにより、道路の安全性が向上した。 | | | | | | | | |
| 事業の実施状況 | 費用対効果分析 | ・費用便益比は事業全体で1.6であり、事業の効果は確認された。 | | | | | | | | |
| | 工法の妥当性 | ・現道拡幅や他のバイパス案について事業費や周辺集落への影響等を考慮しながらルート比較を行った。 | | | | | | | | |
| | コスト削減 | ・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。 | | | | | | | | |
| | 環境等への影響 | <ul style="list-style-type: none"> ・低騒音、低振動対応の建設機械を使用し、工事中の生活環境に配慮した。 ・景観に配慮し、歩道にインターロッキングブロックを使用した。 | | | | | | | | |
| | 事業の実効性の確認 (事業採択時からの変化の状況) | ・一部用地交渉に時間を要したが、地区は概ね協力的であった。 | | | | | | | | |
| 事業の検証 | 当該事業の今後の課題 | <ul style="list-style-type: none"> ・工事施工前に行う環境調査の実施方法 ・道路、橋梁設計等に必要事前調査の実施方法 ・事業期間や事業費の設定について | | | | | | | | |
| | 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"> ・本工事に伴う周辺環境への影響調査は実施していたものの、同時期に実施する他工事も含めた影響も考慮する必要がある。 ・事前調査や現地調査を十分に行うことで、現場条件を反映した設計を行うことが必要である。 ・用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことが必要である。 | | | | | | | | |
| | 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。 | | | | | | | | |

事業概要図



街路事業 事後評価チェックリスト

| 人項目 | 中項目 | 小項目 | 小項目の補明 | 評価 | 具体的な内容 |
|--------------------|--|------------------------------|-----------------------------------|---|--|
| 事業の効果 整備効果 | 必要性 | 整備が必要となる理由 | 当初計画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ことを目的としている。 |
| | | 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。 | |
| | | 交通安全対策に係る効果 | ○ | 市線数の増、自歩道設置による安全確保 | |
| | | 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 | ○ | 広域的な観光振興促進、地域の活性化 | |
| | | ネットワーク整備に係る効果 | ○ | 福岡方面と日田市街地へのアクセス強化 | |
| | | 小規模集落対策に係る効果 | — | — | |
| | | 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | ○ | 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。 | |
| | | 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 (最終)B/C=1.64≧1.6となった。(事業費用による変化) | |
| 事業の実施状況 環境等への影響 | 工法の妥当性 | コスト削減に向けた具体的な取組 | 当初計画からの見直し状況、経費削減等の検証状況 | ○ | 当初の計画通りに事業完了 |
| | | コスト削減 | 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種比較を行い、最も低価格工法を採用した。 |
| | | 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 | — | — |
| | | 周辺の住環境への影響 | 周辺の住環境への負荷軽減対策が適切であったか | ○ | 周辺井戸に影響の少ない橋梁仮設工法を採用した。 |
| | | 景観への影響 | 設置した構造物等が周辺景観と調和しているか | ○ | 歩道について、インターロッキングによる舗装を行っており、周辺景観と調和する工夫をおこなっている。 |
| | | 残上処理の状況 | 残上処理上の状況 | ○ | 不足上については公共工事期間で流用を行った。 |
| | | 事業の実効性の確認 (事業実施前からの変化の状況) | 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。 |
| | | 法令等に基づく調解事項・手続 | 法令等に基づく調解事項・手続 | — | 都市計画変更(平成30年10月) |
| | | 当該事業の今後の課題 | 当該事業の今後の課題 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> ・1.事業し前より環境調査の実施方法 ・道路、橋梁設計等に必要な事前調査の実施方法 ・事業期間や事業費の設定について |
| | | 事業の検証 | 同題事業に関する今後の計画や調査のあり方 | ○ | <ul style="list-style-type: none"> ・事前調査や現地調査を十分に行うことで、現場条件を反映した設計を行うことが必要である。 ・用地交渉に係る課題を精査することで、適切な事業期間や事業費の設定を行うことが必要である。 |
| 評価指標 | 評価が○の場合 → 事業の目標を達成し、事業効果が显现している。 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 → 早期な対応及びフォローアップをおこなう必要がある。 | ○ | その他の課題や改善提案等 | 特になし | |

再評価書

様式2-1

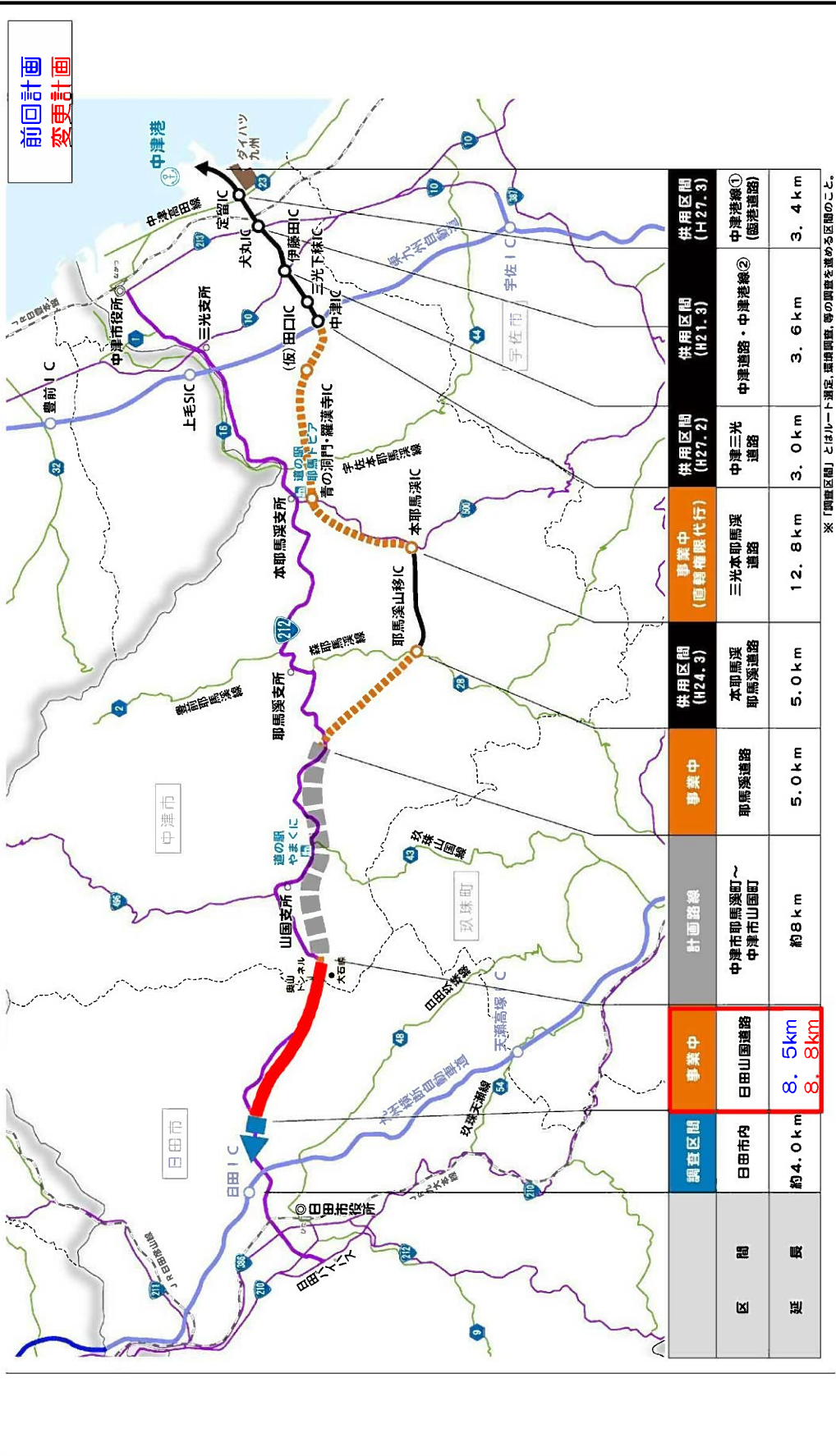
| | | | | | |
|------------|---|---|------------------|--------------------------------|---------|
| 事業名・路線名 | 道路改築事業 一般国道212号 日田山国道路 <small>ひたやまくにどうろ</small> | | | | |
| 所在地・工区名 | 中津市山国町守実～日田市大字三和 <small>なかつ やまくに もりさね ひた</small> | | | | |
| 事業の目的 | 日田山国道路は、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する延長約50kmの地域高規格道路中津日田道路の一部を構成する道路である。広域的な道路ネットワークを形成して中津・日田地域の連携が強化され、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。 | | | | |
| 再評価基準 | ・用地取得前 | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | ・H26年度に新規事業評価を受け、H27年度から測量、設計等に着手しており、H31年度より用地取得に着手する計画である。 | | | | |
| 事業採択年度 | 採択年度： 平成27年度 | | 着工年度： 平成31年度(予定) | | |
| 事業実施予定期間 | 当初：平成27年度～平成36年度 | | 変更：平成27年度～平成39年度 | | |
| 事業の概要 | 計画概要 | | | | |
| | 【延長・幅員】(前回)L=8,500m, W=7.0(12.0)m(今回)L=8,800m, W=7.0(12.0)m 【道路区分】第1種第3級。【設計速度】V=80km/h。【計画交通量】11,400台/日(H42) 【重要構造物】(前回)トンネル 6箇所(L=130～2,910m) 橋梁 5橋(L=32～70m) (今回)トンネル 5箇所(L=164～2,848m) 橋梁 5橋(L=20～45m) | | | | |
| | | 当初計画 | | 第1回変更(H30年) | |
| | 計画期間 | H27～H36 | | H27～H39 | |
| | 延長 | L=8,500m | | L=8,800m | |
| | 幅員 | W=7.0(12.0)m | | W=7.0(12.0)m | |
| | 工種 | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) |
| | 道路工 | 3,300m | 3,626 | 3,575m | 5,026 |
| | トンネル工 | 6箇所(5,000m) | 14,925 | 5箇所(5,070m) | 16,555 |
| | 橋梁工 | 5橋(200m) | 1,360 | 5橋(155m) | 1,007 |
| | 用地補償費 | 1式 | 1,211 | 1式 | 1,150 |
| | 測量試験費 | 1式 | 1,478 | 1式 | 1,662 |
| | 計 | | 22,600 | | 25,400 |
| | 変更内容・理由 | ・事業期間の延伸は、H29九州北部豪雨による当初路線計画の見直し検討に時間を要したことによる。 ・事業費の増は、H29九州北部豪雨により土砂流出した渓流部の構造を橋梁からトンネルへの見直し、越水被害を受けた区間の河川付替計画の見直し、斜面の点検結果及び測量成果による落石対策工の追加等による。 | | | |
| 事業費の推移 | 事業進捗の状況 | | | | |
| | ・平成29年度末の事業進捗率は2.5%(事業費ベース)であり、用地取得率は0%となっている。 | | | | |
| | 事業年度 | 年度事業費 | 累計事業費 | 工種 | 進捗率% |
| | 全体(変更) | 25,400 | 単位:百万円 | | |
| | H27 | 40 | 40 | 測量・調査・設計 | 0.2% |
| | H28 | 300 | 340 | 測量・調査・設計 | 1.3% |
| | H29 | 300 | 640 | 測量・調査・設計 | 2.5% |
| | H30 | 300 | 940 | 測量・調査・設計 | 3.7% |
| | H31 | 400 | 1,340 | 測量・調査・設計、用地買収 改良工、橋梁工 | 5.3% |
| | H32 | 1,517 | 2,857 | 測量・調査・設計、用地買収 改良工、橋梁工、トンネル工 | 11.2% |
| | H33 | 3,500 | 6,357 | 用地買収 改良工、橋梁工、トンネル工 | 25.0% |
| | H34 | 4,000 | 10,357 | 用地買収 改良工、橋梁工、トンネル工 | 40.8% |
| | H35 | 4,000 | 14,357 | 改良工、橋梁工、トンネル工 | 56.5% |
| | H36 | 3,700 | 18,057 | 改良工、橋梁工、トンネル工 | 71.1% |
| H37 | 3,200 | 21,257 | 改良工、橋梁工、トンネル工 | 83.7% | |
| H38 | 3,200 | 24,457 | 改良工、橋梁工、トンネル工 | 96.3% | |
| H39 | 943 | 25,400 | 改良工、橋梁工、トンネル工 | 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"> ◆平成28年4月の熊本地震による落石被害および、平成29年7月の豪雨災害による河川災害、越水被害、土砂災害の発生を受けて、災害に強い道路整備が望まれている。 ◆平成24年7月および平成29年7月の豪雨災害により国道212号が至るところで寸断され通行止めとなった。その一方で平成24年3月に開通した本耶馬溪耶馬溪道路が迂回路として活用され、災害時に役立つ「命をつなぐ道」として中津日田道路の重要性が高まっている。 ◆平成25年5月にダイハツ九州の久留米エンジン工場が生産能力を増強。平成26年1月より中津港から県西部の木材を県外へ移出を開始し、さらに平成26年8月より中国等海外へ輸出を開始。 ◆平成27年2月に中津三光道路、3月に県内の東九州道が全線開通し、東九州自動車道(中津IC)と中津港が直結した。 | | | |
| | 地元情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ◆要望状況等については、下記のとおりであり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。 要望書の受理状況：中津日田間地域高規格道路整備促進期成会（変更無し） | | | |
| 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。 ・国道212号のうち、特に道路線形不良箇所が多い(平面線形、縦断勾配) ・災害や積雪、凍結による通行規制が多発しており、安定した道路ネットワークが確保できていない ・通行止めが生じた場合、大きな迂回が必要 ・物流ルートとして重要な路線であり、交通量も増加傾向 | | | |
| | 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。 ・重要港湾中津港や東九州自動車道、九州横断自動車道と連結し、広域的な道路ネットワークを形成 ・自動車産業をはじめとした地域産業を支える効率的な物流ネットワークの強化 ・道路線形不良箇所の解消 ・災害、冬季、事故等に対する信頼性の高い道路ネットワークの形成 ・高次救急医療施設へのアクセス性向上 | | | |
| 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 | 今回 再評価時 | |
| | | | 1.4 | 1.2(残事業1.2) | |
| | | 費用便益の分析 | 前回:総費用C=162.8億円、総便益B=223.7億円⇒B/C=1.4 今回:総費用C=204.4億円、総便益B=239.8億円⇒B/C=1.2 基準年の変更により総費用及び総便益が増額となった。 上記の他、総費用については工事費及び測量試験費の増によるもの。 | | |
| | | 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る。 ・道路法、道路構造令、道路橋示方書等に適合した工法を採用 ・事業採択後に生じた水害等の状況を考慮し、一部道路計画を見直し。 | | |
| | | 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。 ・長大トンネル及び長大橋における幅員縮小(中央分離帯省略) ・アスファルトコンクリート、砕石は再生資材を利用 ・建設発生土の現場内流用を検討 | | |
| | | 環境等への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> ◆自然環境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。 ・県環境配慮推進要綱に基づき環境調査を実施し、環境の保全について適正な配慮を行っている ・法面部は植生を行い、周辺環境との調和を図る。 ・トンネルが約6割を占め、地形改変による影響が小さい計画としている。 | | |
| | | 事業の実効性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の実効性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・地元説明会を開催し、事業への合意形成を図っている(H26.1.7~29、全14回) ・地元主催による総決起大会の開催(H25.8.27)、フォーラムの開催(H26.2.23) ・平成19年から毎年、日田市管内国県道整備促進期成会連合会より要望あり | | |
| | | 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の成立性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・道路法第29条に基づき、道路管理者として安全かつ円滑な交通を確保できる構造とすべく事業を実施 ・「安心・活力・発展プラン2015」、「おおいの土木未来プラン2015」、「おおいの道構想2015」において、広域交通ネットワークの整備推進が位置づけられている。 ・補助事業における採択要件に適合。 ・国道212号日田拡幅(4車線化)をH23年度より実施中であり、連携することで日田ICへのアクセス向上を図る | | |
| | | 事業の特殊性 | <ul style="list-style-type: none"> ・特になし(変更無し) | | |
| | 対応方針 | 対応方針案 | <ul style="list-style-type: none"> ・継続 | | |
| 理由 | | <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年・平成29年九州北部豪雨災害時に本耶馬溪耶馬溪道路が代替路として機能したことや、東九州自動車道の北九州市～大分～宮崎市間が開通し、中津日田道路に対する地元や経済界の期待が高まっており、事業継続としたい。 | | | |

事業箇所位置図



前回計画
変更計画

| 区間 | 調査区間 | 事業中 | 計画路線 | 事業中 | 供用区間 (H24.3) | 事業中 (直轄権代行) | 供用区間 (H27.2) | 供用区間 (H27.3) | 供用区間 (H27.3) |
|------|--------|----------------|--------------------|-------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| 日田市内 | 日田市内 | 日田山国道路 | 中津市耶馬溪町～ 中津市山国町 | 耶馬溪道路 | 本耶馬溪 耶馬溪道路 | 三光本耶馬溪 道路 | 中津三光 道路 | 中津道路・中津港線② | 中津港線① (臨港道路) |
| 延長 | 約4.0km | 8.5km 8.8km | 約8km | 5.0km | 5.0km | 12.8km | 3.0km | 3.6km | 3.4km |

※「調査区間」とはカーブ測定、環状調整、等の調査を進める区間のこと。

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 一般国道212号 日田山国道路 | | | | |
|---|---|--|------------|-------------------------------|
| 総費用(A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 H27～H89 (期間の内訳) | 道路建設費 | 完成2車線 | 23,666,000 | (残事業 22,747,000) (测试・用補含む) |
| | 維持管理費 | 一般国道 | 3,179,000 | (残事業 3,179,000) |
| | | | | |
| | | | | |
| | 事業期間 H27～H39 | | | |
| | | | | |
| | 維持管理期間 H40～H89 | | | |
| | 合 計 | | 26,845,000 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 H40～H89 (期間の内訳) | 走行時間短縮便益 | | 62,340,000 | (残事業 62,340,000) |
| | 走行経費減少便益 | | 8,711,000 | (残事業 8,711,000) |
| | 交通事故減少便益 | | 3,509,000 | (残事業 3,509,000) |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| 事業完了後 H40～H89 | | | | (残事業 74,560,000) |
| | 合 計 | | 74,560,000 | 割引前の総便益 |
| 総費用額(C) | 20,440,000 | 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 19,481,000) | | |
| 総便益額(B) | 23,983,000 | 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 23,983,000) | | |
| 費用便益 比(B/C) | $23,983,000 \div 20,440,000 = 1.17 \approx 1.2$ $\text{残事業 } 23,983,000 \div 19,481,000 = 1.23 \approx 1.2$ | | | |
| (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 ・重要港湾中津港や東九州自動車道、九州横断自動車道と連結し、広域的な道路ネットワークを形成 ・自動車産業をはじめとした地域産業を支える効率的な物流ネットワークの強化 ・災害、冬季の積雪・凍結、事故等に対する信頼性の高い道路ネットワークの形成 ・高次救急医療施設へのアクセス性向上 | | | | |

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

| 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たる理由 | ■ | ■ | 道路線形不良および路面凍結・災害等の現道の課題解消による走行環境の改善、通行時間の短縮(変更なし) |
| | | 緊急を要する現状の課題 | 路線現況 道路幾何構造 緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況 集落の孤立化の恐れ及び代替道路の確保状況 | ■ | ■ | (前回) 平日交通量8,078台/日(H27セパ) (今回) 平日交通量8,154台/日(H27セパ) 現道道路幅員 6.0 (10.0) m 曲線半径 100m (V=60km/h, 基準R≥150m)、縦断面勾配 6.9% (基準 ≤5%) 緊急輸送道路1次ネットワーク (変更なし)、優先啓開ルート【ステツプII】 (現道) 災害時等通行止めの場合、大型車は国道10号・国道387号・国道210号を迂回 (40kmの迂回) 死傷事故が48件 (H19~H28) 発生 |
| 事業手法・工法の妥当性 | ○費用対効果分析 | 整備効果 | 関係事業との進捗調整等 | ■ | ■ | 中津日田道路のうち、H21に中津道路・中津港線、H24に本町馬場馬場馬場道路、H27に中津三光道路が供用済み、三光本町馬場馬場道路 (直轄種別代行) 中津~日田10間がH30末供用予定 |
| | | ○工法の妥当性 | 関係事業との進捗調整等 | ■ | ■ | 信頼性の高い高規格道路の整備により緊急輸送道路 (1次ネットワーク) としての機能向上、 防災安全対策に係る効果 (変更なし) 都市空間整備に係る効果 (変更なし) 道路線形不良および路面凍結等の現道の課題解消により安全性向上 (変更なし) |
| 事業実施環境 | ○コスト削減 | 事業実施により得られる効果 | 防災・減災対策に係る効果 交通安全対策に係る効果 都市空間整備に係る効果 ツーリズム支援に係る効果 ネットワーク整備に係る効果 小規模集落対策に係る効果 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | ■ | ■ | 日豆田・名勝邸馬場・世界農業遺産に登録された国東半島・宇佐地域等を結び、広域ツーリズムに寄与 中津市と日田市を結ぶ広域ネットワークの整備により、地域産業の活性化・救急医療施設へのアクセス向上・交通人口の増加 (変更なし) |
| | | ○環境等への配慮 | 費用対効果分析 (B/C) 等 関係法令・技術基準等との適合 機軸案の検討 コスト削減に向けた具体的施策 地域が、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 関係への配慮 残土処理の状況 | ■ | ■ | 前回: B/0-1.4 今回: B/0-1.2 道路法、道路構造令、道路標示方書に適合した工法を採用 (変更なし) バイパス案3案の比較を行い、現道の課題を解消し、最も経済的なルートを選定 (変更なし) 長木トンネル及び長大橋については中央分離帯を省略し、コスト削減を図る (変更なし) アスファルトコンクリート、砕石は再生資材を利用 (変更なし) ・大分県環境配慮推進要綱に基づき環境調査を実施し、環境に配慮した計画としている (変更なし) ・トンネルが約割を占め、地形変化による影響が小さい計画としている (変更なし) 低騒音・低振動型の建設機械を使用する。騒音振動の予測評価に基づき必要に応じて対策を行う (変更なし) 土工 (法面) 部は植生を行い周辺景観との調和を図る (変更なし) 発生土量67万m3のうち約60万m3は現場内に、残る約7万m3は日田及び近隣土木事務所管内の地事業の盛土材に流用する |
| 事業の実効性 | ○事業の実効性 | 文化財等の保護 | 文化財等の調査及び保護 要望等の提出状況、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文庫体制 用地取得の難易度 法令等に基づく調整事項 | ■ | ■ | 埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る (変更なし) 平成19年から毎年、日田市管内国東運送準備促進期成会より要望書提出。知事要望あり (変更なし) 日田市に事業の地元窓口がある。地元調整を積極的に行っている (変更なし) 地元説明会を開催し、事業への合意形成を図っている (変更なし) 自然公園法、文化財保護法、河川法、砂防法 (変更なし) |
| | | ○事業の成立性 | 上位計画等との関連 事業の根拠法令・採択要件 他事業との関連 施工時期・期間の制限 技術的難易度 | ■ | ■ | 3 鳥土の養護を支える道路整備 (1) 広域ネットワークの整備 (3) 中津日田道路 地域強靱化計画 第3期地域強靱化の推進方針 2 (5) 交通、物流、地域高規格道路の整備推進 (中津市) 交通安全指定道路3号該当区間、(日田市) 交通安全指定道路1号該当区間、(変更なし) 道路法第29条に基づき事業を実施 (変更なし) 補助事業における採択要件に適合 (変更なし) 補助事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等 他事業の実施状況、期間への制限 工事の実施時期、期間への制限 技術的難易度 |

* 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

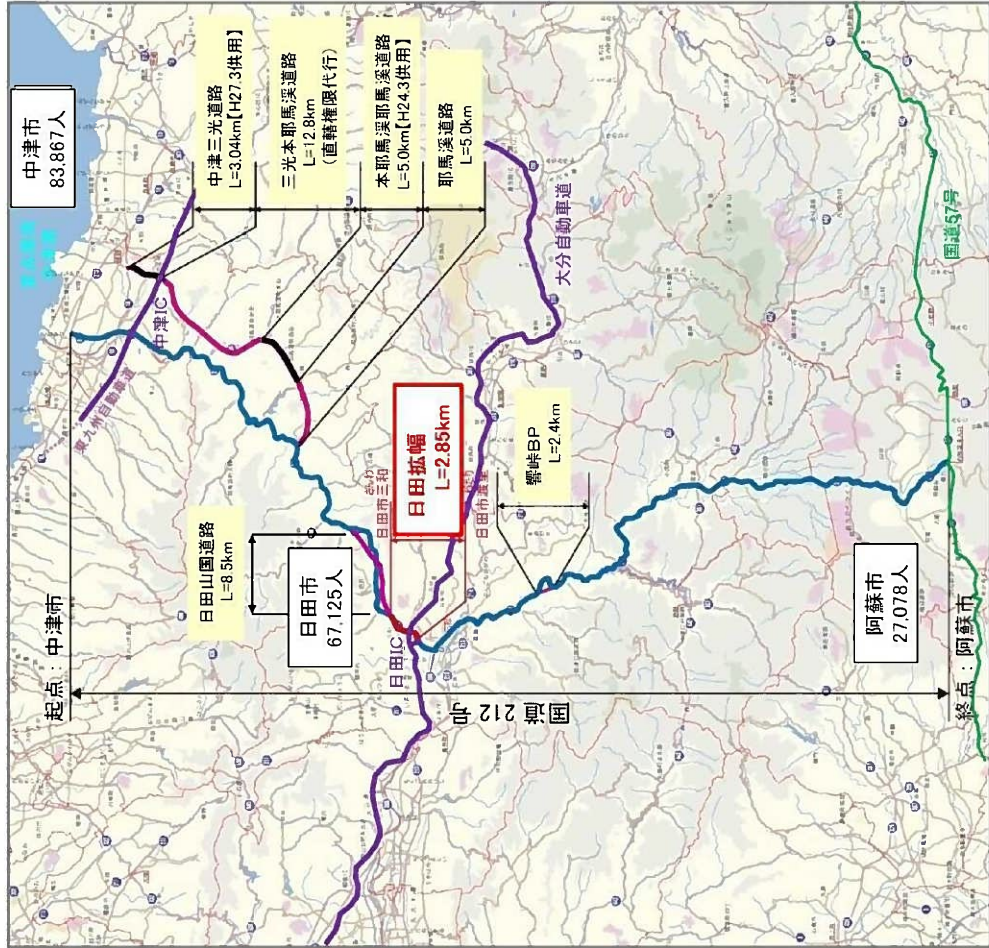
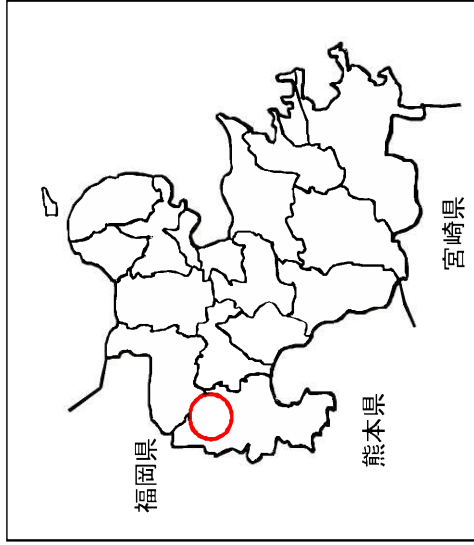
| | | | | | | | |
|------------|---------|--|---------|-------------|-------------------|-------------|---------|
| 事業名・路線名 | | 道路改築事業 一般国道212号 <small>ひた かくふく</small> 日田拡幅 | | | | | |
| 所在地・工区名 | | 大分県日田市大字三和 <small>みわ</small> ~ <small>わたり</small> 渡里 | | | | | |
| 事業の目的 | | 国道212号日田拡幅は、日田市街地の北部において、4車線化による交通混雑の緩和、歩道の拡幅により、安全性の向上を図る事業である。また、地域高規格道路のうち日田山国道路と接続し、大分自動車道、東九州自動車道及び重要港湾中津港を連絡する広域的な道路ネットワークの一部を構成し、自動車産業や林業などをはじめとする地域産業の活性化や広域観光の振興を支援するとともに、災害時の救援活動や救急医療活動など安全・安心な暮らしを支える信頼性の高いネットワークを確保するものである。 | | | | | |
| 再評価基準 | | ・大幅な事業費の増 | | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | | ・用地交渉難航により、期間を要するため | | | | | |
| 事業採択年度 | | 採択年度： 平成23年度 | | | 着工年度： 平成25年度 | | |
| 事業実施予定期間 | | 当初： 平成23年度～平成30年度 | | | 変更： 平成23年度～平成35年度 | | |
| 事業の概要 | 計画概要 | 【延長・幅員】 L=2,850m、W=13.0(24.0)m 【道路区分】第4種第1級。【設計速度】V=60km/h。【計画交通量】15,900～22,700台/日(H42) 【重要構造物】橋梁 1橋(L=77.3m) | | | | | |
| | | 当初計画 | | 第2回変更(H27年) | | 第3回変更(H30年) | |
| | 計画期間 | H23～H30 | | H23～H32 | | H23～H35 | |
| | 延長 | 2,850m | | 2,850m | | 2,850m | |
| | 幅員 | 13.0(25.0)m | | 13.0(24.0)m | | 13.0(24.0)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 | 2,850m | 1,358 | 2,850m | 1,300 | 2,850m | 2,230 |
| | 橋梁工 | 77m | 684 | 77.3m | 382 | 77.3m | 602 |
| | 用地補償費 | 1式 | 2,623 | 1式 | 4,218 | 1式 | 4,468 |
| | 計 | | 4,665 | | 5,900 | | 7,300 |
| | 変更内容・理由 | 事業期間の延伸は、用地交渉難航によるものである。 事業費の増額は、主に以下の理由によるものである。 ・石灰安定処理工の追加および舗装構成の見直しによる金額の増 ・交通事故対策としての交通安全施設の見直しによる金額の増 ・既設橋の耐震設計の見直しによる金額の増 ・九州北部豪雨の影響による根固工等の追加にともなう金額の増 ・詳細な調査結果を反映させたことによる用地補償費の増 | | | | | |
| 事業費の推移 | 事業進捗の状況 | ・平成29年度末の事業進捗率は約57%(事業費ベース)、用地取得率は約75%(面積ベース)である。 | | | | | |
| | | 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) | | 7,300 | 単位:百万円 | | | |
| | H23 | | 130 | 130 | 測量設計 | 1.8% | |
| | H24 | | 80 | 210 | 測量設計 | 2.9% | |
| | H25 | | 500 | 710 | 測量設計、用地買収 | 9.7% | |
| | H26 | | 700 | 1,410 | 測量設計、用地買収 | 19.3% | |
| | H27 | | 626 | 2,036 | 用地買収、道路工 | 27.9% | |
| | H28 | | 1,300 | 3,336 | 用地買収、道路工 | 45.7% | |
| | H29 | | 850 | 4,186 | 用地買収、道路工、橋梁工 | 57.3% | |
| | H30 | | 640 | 4,826 | 用地買収、道路工、橋梁工 | 66.1% | 再評価 |
| | H31 | | 659 | 5,485 | 用地買収、道路工、橋梁工 | 75.1% | |
| | H32 | | 595 | 6,080 | 用地買収、道路工 | 83.3% | |
| | H33 | | 541 | 6,621 | 用地買収、道路工 | 90.7% | |
| H34 | | 340 | 6,961 | 用地買収、道路工 | 95.4% | | |
| H35 | | 339 | 7,300 | 用地買収、道路工 | 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"> ◆交通量、利用形態については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変化はない。 ・日田市中心部及び大分自動車道日田ICと中津市を結ぶ現道は、日田市中心部からの生活、産業、観光など様々な社会・経済活動の広域交流を支える重要な路線となっている。 ・本事業区間と接続する地域高規格道路中津日田道路の山国～日田間(日田山国道路)がH26事業採択され、将来的な交通量の増加が予想される。 | | | |
| | 地元情勢の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ◆地元情勢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。 ・地元自治体、道路整備期成会等からの強い要望もあり、地元における事業への期待度は高い。また、同路線は都市計画決定が行われている。 | | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の必要性・緊急性については下記のとおりであり、前回評価時から変更はない。 ・現道の混雑度は1.21(H27センサ)であり、交通容量が不足している。 ・朝夕を中心に交通混雑が発生している。 ・法指定通学路区間であるが歩道幅員が狭小な区間が存在し、歩行者等が安心して通行できない状況となっている。 ・死傷事故が、129件/10年(H19～H28)と多数発生している。 | | | |
| | 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。 ・現道の交通容量の拡大による走行時間の短縮 ・朝夕通勤ラッシュ時の交通混雑の緩和 ・日田市街地と中津市とのアクセス改善による産業、観光等の支援 ・歩行・自転車空間の確保による交通安全性の向上 | | | |
| 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 | H27 再評価時 | 今回 再評価時 |
| | | | 2.1 | 1.9(残事業:3.2) | 1.4(残事業:4.4) |
| | 費用便益の分析 | 前回:総費用C=57.45億円、総便益B=107.98億円⇒B/C=1.9 今回:総費用C=76.50億円、総便益B=108.49億円⇒B/C=1.4 基準年の変更により総費用及び総便益が増額となった。 上記の他、総費用については工事費及び用地補償費の増によるもの。 | | | |
| | 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。 ・都市計画決定に準じ、市道の整備計画と連携する現道拡幅案を最適ルートとして選定している。 ・道路構造については道路構造令を満足するものとなっている。 | | | |
| | 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。 ・都市計画決定時の幅員(W=25.0m)を道路構造令に適合した必要幅W=24.0mに縮小し、コスト縮減を図っている。 ・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用している。 | | | |
| | 環境等への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> ・大分県環境配慮推進要綱に基づき、調査を実施しており、スナヤツメ等の生息を確認している。大型土のうで水の流入出を完全に遮断した施工方法の採用や、汚濁防止フェンスを設置する等の対策を実施した。 ・地形改変が最も小さい現道拡幅を採用している。 ・発生土は可能な限り現場内流用し、残土は他の公共工事に有効利用するなど自然環境負荷の軽減に努める。 | | | |
| | 事業の実効性 | <ul style="list-style-type: none"> ・一般国道212号改修促進期成会から整備促進の要望が出ており、地域住民は、概ね協力的である。 ・H29年度末時点で75%の用地取得が完了している。 ・必要な法手続(都市計画法、河川法等)については、随時実施している。 | | | |
| 事業実施環境 | 事業の成立性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆事業の成立性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・上位計画である、「安心・活力・発展プラン2015」、「おおいた土木未来プラン2015」、「大分県中長期道路整備計画『おおいたの道構想2015』」に基づき、事業実施している。 ・道路法第29条に基づき、道路管理者として、安全かつ円滑な交通を確保できる構造とするべく事業実施している。 ・補助事業における採択要件に適合。 ・都市計画道路平和通り線(日田市)、地域高規格道路中津日田道路(大分県)等と調整しながら事業実施している。 | | | |
| | 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。 ・橋梁工事については、施工時期が非出水期に限定されるが、それ以外の区間は現道拡幅による一般的な工法での施工が可能である。 | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | <ul style="list-style-type: none"> ・継続 | | | |
| | 理由 | <ul style="list-style-type: none"> ・地元からの要望も強く、事業実施により交通混雑の解消、産業活動支援、交通の安全性向上等の効果が得られることから、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 一般国道212号 日田拡幅 | | | | |
|---|---|--|------------|-------------------------------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 H23～H85 | 道路建設費 | 完成4車線 | 7,123,000 | (用補・テスト含む) (残事業 2,381,000) |
| | 維持管理費 | 一般国道 | 1,030,000 | (残事業 1,030,000) |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 H23～H35 | | | | |
| 維持管理期間 H36～H85 | | | | (残事業 3,411,000) |
| | 合 計 | | 8,153,000 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 H36～H85 | 走行時間短縮便益 | | 25,922,000 | (残事業 25,922,000) |
| | 走行経費減少便益 | | 2,545,000 | (残事業 2,545,000) |
| | 交通事故減少便益 | | 585,000 | (残事業 585,000) |
| | | | | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業完了後 H36～H85 | | | | |
| | 合 計 | | 29,052,000 | (残事業 29,052,000) 割引前の総便益 |
| 総費用額 (C) | 7,650,000 | 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 2,486,000) | | |
| 総便益額 (B) | 10,849,000 | 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 10,849,000) | | |
| 費用便益比 (B/C) | $\frac{10,849,000}{7,650,000} = 1.42 \approx 1.4$ $\frac{10,849,000}{2,486,000} = 4.36 \approx 4.4$ | | | |
| (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"> ・ 日田市街地と中津市とのアクセス改善による産業、観光等の支援 ・ 歩行・自転車空間の確保による交通安全性の向上 | | | | |

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

道路事業・街路事業 再評価チェックリスト

国道212号日田北詰～H30再評価

| 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 | 整備が必要となる理由 | 現状の課題から事業が必要となる理由 | ■ | ■ | 交通量不足の解消による渋滞緩和(変更なし) (前回)車日交通量18,409台/日、歩行者通行量320人/2h(H24.5実績) (今回)(数値なし) |
| | | 整備を要する現状の課題 | 道路幅員不足 緊急輸送道路・啓開ルートの指定状況 集約の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況 | ■ | ■ | 道路幅員6.0(12.5)m、歩道幅小幅員0.8m(変更なし) 緊急輸送道路1次ネットワーク(変更なし)、複合啓開ルート【ステップⅡ】(国道) 迂回が必要となる場合は、県道至孫山日田線～中道(日田山国道路、平和通り線)を迂回し、約3kmの迂回が必要(変更なし) |
| 事業の成立性 | ○整備効果 | 関連事業との連携調整等 | 関連事業の連携等への影響 | ■ | ■ | 死傷事故が129件/10年発生(H19～H28) 事故率103.8件/億台キロ(県管理国道55.5件/億台キロ)(H19～H28) 三和小学校の通学路に指定、戸山中学校、北郡中学校の通学路に利用(変更なし) 主要法面箇所(橋脚、土留、土留、土留、土留)の状況(土留、土留、土留、土留)の状況(変更なし) 日田北詰は中津日田道路の事業中区分より先行供用が必要(中津日田道路のうち、本郡西津町馬渡道路がH23未供出済み、三光本郡馬渡道路(旧藤崎線代用、中津～日田IC間がH30未供用予定)が事業中、日田山国道路が事業中) |
| | | ○整備効果 | 防災・減災対策に係る効果 交通安全対策に係る効果 都市空間整備に係る効果 ツーリズム支援に係る効果 ネットワーク整備に係る効果 小規模事業対策に係る効果 老朽化対策に係る効果 | ■ | ■ | 信頼性の高い高規格道路の整備により緊急輸送道路(1次ネットワーク)としての機能向上(変更なし) 自然災害整備により通学路の安全確保(変更なし) 都市空間整備により交通安全や災害時の避難経路としての効果(変更なし) 日田山国道路・中津日田道路の整備により、重要港湾中津港を結ぶ広域ネットワークの整備により、地域産業の活性化・緊急輸送確保へのアクセス向上・交流人口の増加(変更なし) |
| 事業の妥当性 | ○費用対効果分析 | 費用便益分析(B/C)等 | B/C算出結果、もしくはB/C0による評価を行わない場合の理由と評価の考え方 | □ | □ | 前回 B/C=1.9 今回 B/C=1.4 |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 複合的な検討 コスト削減に向けた具体的な施策 地域材、建設副産物の有効利用 | 関係法令や技術基準等との適合状況 事業効果及び経済性における複合的な検討状況 コスト削減に向けた工程・工法の導入 地域材の有効活用、地内発生品の建設副産物の有効利用 | ■ | ■ | 道路法、河川法、道路構造令、道路標示方書に適合した工法を採用(変更なし) 都市計画決定に準じた現道拡幅案(変更なし) 都市計画決定により、道路幅員を5mから5.2mに縮小(変更なし) 現場養生土は現場内利用および他の公共工事へ流用し、資材は原則再生材を利用(変更なし) 大分県環境推進要綱に基づき環境調合を要請しており、スナヤツメ等の生息を確保している。大型土の下水の流入も安全に遮断し、施工方法の採用や、汚濁防止フェンスを設置する等の対策を実施。 ・地形改善が最も小さい現道拡幅を採用(変更なし) ・工事中の騒音、振動対策を行い、住環境に配慮する(変更なし) ・騒音低減効果のある排水性舗装を行い、住環境に配慮する(変更なし) ・低騒音、低振動型の建設機械を使用する(変更なし) ・日田市景観計画に配慮した簡易橋梁との調和を図る(変更なし) |
| 事業の持続性 | ○事業の持続性 | 地元産物の活用 | 地元の自然環境への配慮 雇用の確保 文化財の保護 | ■ | ■ | 発生土については可能な限り現場内流用し、残土については他の公共工事に有効利用するなど自然環境負荷の軽減を図る(変更なし) 一柳国道212号改修促進期合意から整備促進の要望が出ており、地域住民も積極的に関わっている(変更なし) 近隣に配設道筋があり、用地買収には基礎調査を予定(変更なし) |
| | | 市町村の協力体制 用地取得の経緯 法令等に基づく調整事項 | 市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制 地権者の同意、事業への理解の状況 法令等に基づく調整事項 | ■ | ■ | 日田市都市整備課に事業の地元窓口があり、地元調整を積極的に行っている(変更なし) 地元説明会を実施し、事業に対する地域の同意は概ね得られている(変更なし) ・都市計画決定変更(H24.12月) 変更なし ・都市計画決定変更(H24.12) 変更なし ・河川法、交差高併置等について関係機関と調整を行う(変更なし) ・都市計画マスタープラン(日田市)に位置づけられた路線(変更なし) ・都市計画決定変更(H24.12) 変更なし |
| 事業の実現性 | ○事業の成立性 | 上位計画等との関連 | 都市計画 おおいたの道幅20.15 地域防犯計画・地域強靱化計画 その他(交差点指定道路、長寿命化計画など) 事業実施に係る規制法令(条例) 事業の採択基準、適合状況 | ■ | ■ | 2.まちの魅力を高め活力ある地域づくりを推進する道路整備(2)推進方針「広域交通網に接続し、地域の暮らしを支える国、県道の整備を推進」 地域強靱化計画 第3章地域強靱化の推進方針 2-(5)交通・物流 「広域交通網に接続し、地域の暮らしを支える国、県道の整備を推進」 交通安全指定道路3号線当区間(三和小学校) (変更なし) 事業実施に係る規制法令(条例)に基づき事業を実施(変更なし) 道路法第29条(国道の新設又は改築)に基づき事業を実施(変更なし) 補助事業における採択要件に適合(変更なし) H27.4月に事業化された地域高規格道路日田山国道路と接続し、日田市と中津市を結ぶ広域ネットワークの形成を図る(変更なし) |
| | | 他事業との関連 | 他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等 | ■ | ■ | H27.4月に事業化された地域高規格道路日田山国道路と接続し、日田市と中津市を結ぶ広域ネットワークの形成を図る(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

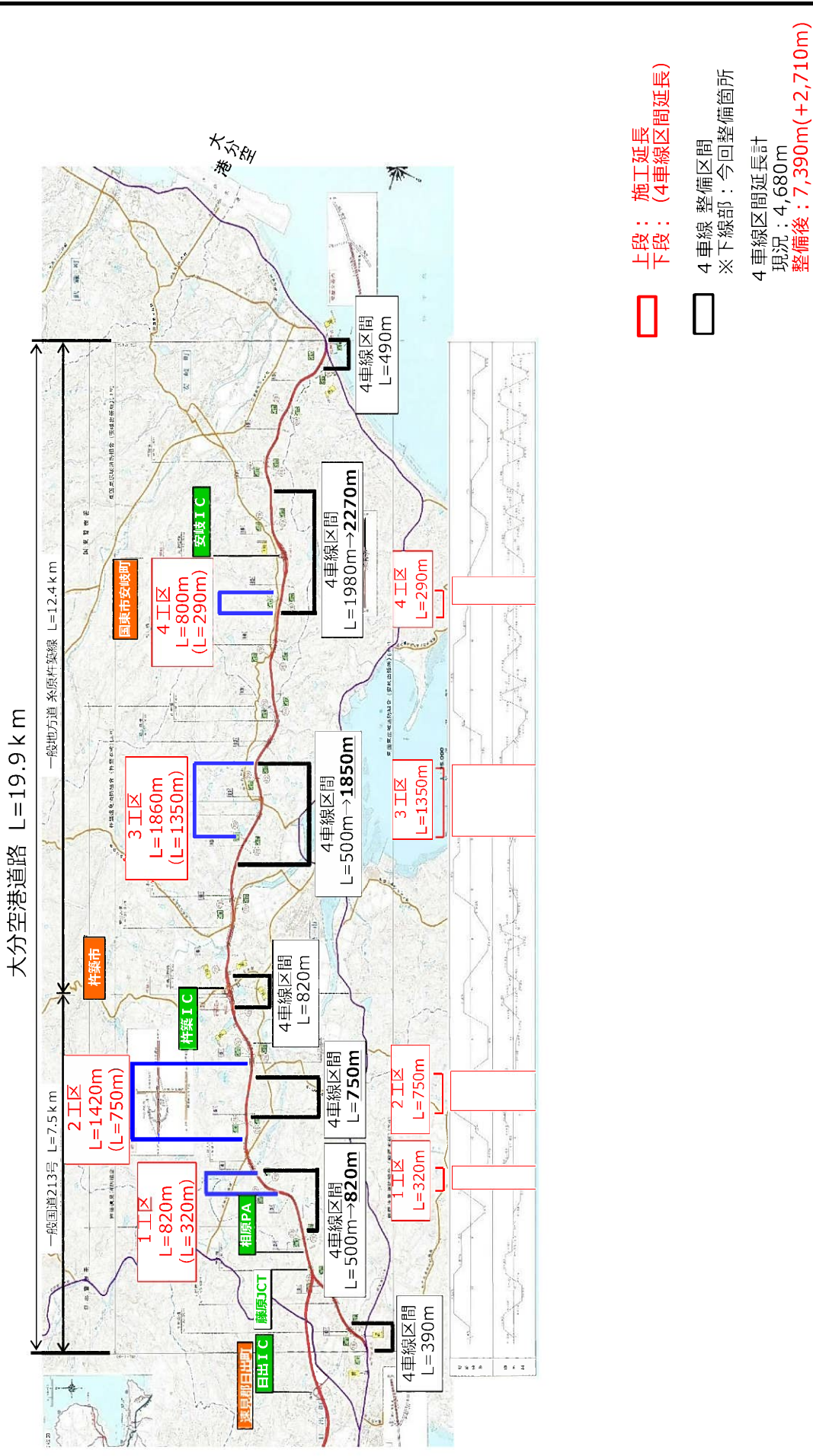
| | | | | | | | |
|---------------|---------|---|---------|-------------------|-------------|--------------|-------|
| 事業名・路線河川港地区名等 | | 道路改築事業 国道213号・(一)糸原杵築線(大分空港道路 4車線区間延伸) <small>いとほる きつきせん おおいたくこうどうろ</small> | | | | | |
| 所在地・工区名 | | 杵築市相原 ~ 国東市安岐町大添 <small>きつきし あいはら くにしきし あきまち おおぞえ</small> | | | | | |
| 事業の目的 | | ・大分空港道路は、大分空港へのアクセス道路として、九州横断自動車道等と併せて広域ネットワークを形成するとともに、災害時は緊急輸送道路の役割を担う路線であるが、ほとんどの区間が暫定2車線である。4車線区間を延伸して追越車線と中央分離帯を整備することにより、大分空港への定時性の向上や交通事故の軽減、災害時の道路機能強化等を図る。 | | | | | |
| 再評価基準 | | ・大幅な事業費の増加 | | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | | 平成28年度に事業採択され、測量設計等を行い、工事を実施中である。 (特に問題なし) | | | | | |
| 事業採択年度 | | 採択年度: 平成28年度 | | 着工年度: 平成29年度 | | | |
| 事業実施予定期間 | | 当初: 平成28年 ~ 平成32年 | | 変更: 平成28年 ~ 平成31年 | | | |
| 事業の概要 | 計画概要 | 【延長・幅員】(前回)L=4.9km、W=14.0(20.5)m (今回)L=4.9km、W=14.0(20.5)m 【道路区分】第1種第3級 【設計速度】V=80km/h 【計画交通量】 11,200・12,800台/日(H42) 【重要構造物】橋梁2橋(L=94m、L=100m) | | | | | |
| | | 当初計画(H27年) | | 第1回変更(H28年) | | 第2回変更(H30年) | |
| | 計画期間 | H28年~H32年 | | H28年~H32年 | | H28年~H31年 | |
| | 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 | 3,730m | 660 | 4,700m | 1,040 | 4,700m 1,704 | |
| | 橋梁工 | 200m(2橋) | 780 | 200m(2橋) | 780 | 194m(2橋) 930 | |
| | 測量試験費 | 1式 | 160 | 1式 | 180 | 1式 230 | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | 計 | | 1,600 | | 2,000 | 2,864 |
| 変更内容・理由 | | ・事業費の増は、路床改良・安全対策に係る仮設工等の追加、橋梁下部工の杭基礎の追加によるもの。 | | | | | |
| 事業費の推移 | 事業進捗の状況 | ・平成29年度末の進捗状況は31.4%(事業費ベース)である。 ・現在、工事を実施中である。 | | | | | |
| | | 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) | 2,864 | | | | |
| | | H27年度まで | | 0 | | | |
| | | H28 | 189 | 189 | 測量・調査・設計 | 6.6% | |
| | | H29 | 710 | 899 | 設計・改良工・橋梁工 | 31.4% | |
| | | H30 | 1,311 | 2,210 | 改良工・橋梁工・舗装工 | 77.2% | 再評価 |
| | | H31 | 654 | 2,864 | 改良工・橋梁工・舗装工 | 100.0% | |
| | H32 | | | | | | |

再評価書

様式2-2

| | | | | | |
|-------------|--------------------------|--|-------|---------|---------|
| 事業環境の変化 | 交通量状況の変化 (社会・経済情勢の変化) | ◆交通量状況の変化については前回再評価時から変更はない。 | | | |
| | 地元情勢の変化 | ◆地元情勢については、前回評価時から変更はない。 地元は協力的であり、特に問題はなし。 | | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | ◆整備の必要性、緊急性については、前回評価時から変更はない。 ・低速車の影響で旅行速度の低下が発生している。 ・災害発生時や復旧工事の際に、通行止めや片側交互通行が必要。 ・維持工事や施設点検の際に夜間通行止めが必要。 ・4車線区間と比較して死傷事故率が高い。 | | | |
| | 整備効果 | ◆整備効果については下記のとおり、前回評価時から変更はない。 ・低速車の追い越しが容易となって旅行速度が向上し、大分空港への定時性を確保。 ・災害発生時においても信頼性の高い道路として機能を発揮。 ・維持工事などの夜間通行止め等交通規制が減少し、利便性が向上。 ・中央分離帯に剛性の高い防護柵を設置することで、正面衝突などの重大事故を低減 ・広域ネットワークの整備により産業・観光等県の発展を支援。 | | | |
| 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 再評価時 | 今回 再評価時 |
| | | | 1.3 | 1.4 | 1.0 |
| | 費用便益の分析 | 前回:総費用C=18.81億円、総便益B=27.24億円⇒B/C=1.4 今回:総費用C=28.49億円、総便益B=29.62億円⇒B/C=1.0 基準年の変更により総費用及び総便益が増となった。 上記の他、総費用については工事費および測量試験費の増による。 | | | |
| | 工法の妥当性 | ◆工法の妥当性については下記のとおり、前回評価時から変更はない。 ・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。 ・早期事業効果を発現させるため事業期間や規模から適切な区間を選定。 | | | |
| | コスト縮減 | ◆コスト縮減については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・橋梁の拡幅新設には経済性等を比較検討のうえ最適な工法を採用する。 ・砕石は再生資材を利用する。 ・建設発生土は本事業の他工区盛土へ流用する。 | | | |
| | 環境等への配慮 | ◆環境等への配慮については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない ・ほとんどの区間で暫定的な施工が行われており、自然環境への影響が小さい。 ・工事中の騒音、振動対策を行い、住環境に配慮する。 ・支障する街路樹については、調査の結果、移植可能なものは移植を行う。 ・杵築市景観計画に基づき、法面等については在来種による緑化を行い、周囲の景観との調和を図る。 | | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | ◆事業の実効性については下記のとおり、前回評価時から変更はない。 ・4車線化に必要な用地は確保済みであり、ほとんどの区間で暫定的な工事が行われている。 ・事業に対する地域の同意が得られている。 | | | |
| | 事業の成立性 | ◆事業の成立性については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・大分県長期総合計画「安心・活力・発展プラン2015」に推進する事項として位置づけられている。 ・「おおいた土木未来プラン2015」、「おおいたの道構想2015」において、広域ネットワークの整備として推進が位置づけられている。 ・社会資本整備総合交付金交付要綱に基づき事業を実施。 | | | |
| | 事業の特殊性 | ◆事業の特殊性については下記のとおり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・ラグビーワールドカップ2019(H31.9.20~11.2)開催までに計画区間の一部を完成させて、大分空港への定時性確保と利便性の向上を図る。 | | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | ◆継続 | | | |
| | 理由 | ◆事業実施により、大分空港への定時性、利便性の向上や災害時の道路機能の強化及び重大事故の低減などが図られることから、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 | 道路改築事業 国道213号・(一)系原杵築線(大分空港道路 4車線区間延伸) | | | |
|---------------------------------|--|---------------------------|-----------|---------|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 H28～H81 | 道路建設費 | 1～4工区 4車線区間延伸 | 2,752,000 | (测试含む) |
| | 維持管理費 | 補助国道及び一般県道 | 181,000 | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 H28～H31 | | | | |
| 維持管理期間 H32～H81 | | | | |
| | 合 計 | | 2,933,000 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 H32～H81 | 走行時間短縮便益 | | 6,380,000 | |
| | 走行経費減少便益 | | -300,000 | |
| | 交通事故減少便益 | | 750,000 | |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業完了後 H32～H81 | | | | |
| | 合 計 | | 6,830,000 | 割引前の総便益 |
| 総費用額 (C) | 2,849,000 | 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) | 2,962,000 | 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 (B/C) | 2,962,000 / 2,849,000 = 1.04 ≒ 1.0 | | | |
| (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 | | | | |
| ・広域的なネットワーク整備による産業・観光等への支援 | | | | |

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

道路事業・街路事業 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たる理由 | ■ | ■ | ・大分空港への定時性確保、利便性向上、災害時の道路機能強化、交通事故の軽減 (変更なし) |
| | | 緊急を要する現状の課題 | 道路整備 道路整備 緊急輸送道路・啓閉ルートの相対状況 集約の孤立化の恐れ及び代替道路の確保状況 交通事故発生状況 通学路の指定状況 遊歩状況 関連事業との進捗調整等 | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | ・H27センサス 8609台/日・15,131台/日 (変更なし) ・道路幅員7.0 (10.5) m (暫定2車) (変更なし) ・曲線半径340m (基準R>280m)、縦断勾配4% (基準1<4%) (変更なし) ・緊急輸送道路 (1次ネットワーク)・啓閉ルート (2次ネットワーク) (変更なし) ・迂回が必要な場合は、国道213号を通行し、21km、28分の迂回が必要 (変更なし) ・死亡1件、重傷4件、軽傷17件の死傷事故が22件/7年発生 |
| ○整備効果 | ○整備効果 | 関連事業との進捗調整等 | 関連事業の進捗等への影響 | ■ | ■ | ・2019ラグビーワールドカップ (H31.9月～) (変更なし) |
| | | 事業実施により得られる効果 | 防災・減災対策に係る効果 交通安全対策に係る効果 都市空間整備に係る効果 ソーリスムズ支援に係る効果 ネットワーク整備に係る効果 小規模集落対策に係る効果 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ | ・2車線区間では、土砂災害等の復旧工事による交通規制や、積雪による通行確保が困難であり、4車線化により、被災時の道路機能の強化が図られる (変更なし) ・中央分離帯に剛性の高い防護柵を設置することで、正面衝突などの重大事故を低減 (変更なし) ・大分空港への定時性が確保されることにより、主要観光地とのアクセス向上が図られる (変更なし) ・大分空港を結ぶ広域ネットワーク整備により産業等を支援 (変更なし) ・国道、林業園内から第2次、第3次医療施設へのアクセス改善 (変更なし) |
| 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 ○コスト削減 ○環境等への配慮 | 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 (前回) 1.4 (今回) 1.0 (変更あり) |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 種別案の検討 | 関係法令や技術基準等への適合状況 事業効果及び経済性における種別案の検討状況 | ■ ■ | ■ ■ | ・道路法、道路構造令、道路標示法等に適合した工法を採用 (変更なし) |
| 事業の実効性 | ○コスト削減 ○環境等への配慮 | コスト削減に向けた具体的施策 | コスト削減に向けた工種・工法の導入 | ■ | ■ | ・橋梁の幅幅新設には経済性等を比較検討のうえ最適な工法を採用 (変更なし) |
| | | 自然環境への配慮 | 地域材の有効活用、地域内発生物の建設副産物の利用 周辺の自然環境への影響と負担軽減対策 | ■ ■ | ■ ■ | ・砕石は再生資材を利用 (変更なし) ・ほとんどの区間で暫定的な施工が行われており、自然環境への影響は小さい (変更なし) ・工事中の騒音、振動対策を行い、住環境に配慮する (変更なし) ・低騒音、低振動型の建設機械を使用するとともに工事中の交通安全対策を行う (変更なし) ・支障する街路樹については、調査の結果、移植可能なものは移植を行う (変更なし) ・林業園景観計画に基づき、法面等については在来種による緑化を行い、周囲の景観との調和を図る (変更なし) |
| 事業の実効性 | ○事業の成立性 | 隣土処理の状況 | 隣土処理の低減対策と処理地での環境配慮 | ■ | ■ | ・現場発生土は、管内の併設工事の盛土材に流用するなど調整を行う (変更なし) |
| | | 文化財の保護 | 文化財等の調査及び保護 | ■ | ■ | ・文化財保護法等の手続きを確認した結果、事業実施にあたり特に問題のない地区である (変更なし) |
| 事業の実効性 | ○事業の成立性 | 地元要望、協力体制 | 要望等の提出状況、期成会等の地元組織状況 | ■ | ■ | ・事業に対する地域の同意を得ており、特に問題なし (変更なし) |
| | | 市町村の協力体制 | 市町村による地元説明会や用地交渉への支援体制 | ■ | ■ | ・国東市、杵築市及び日出町と連携し、地元調整を行う体制が整っている (変更なし) |
| 事業の実効性 | ○事業の成立性 | 用地取得の難易度 | 地権者の同意、事業への理解の状況 | ■ | ■ | ・用地取得済み (変更なし) |
| | | 法令等に基づく調整事項 | 法令等に基づく調整事項 | ■ | ■ | ・道路法、景観条例に係る関係機関調整を行う (変更なし) |
| 事業の実効性 | ○事業の成立性 | 上位計画等との関連 | 都市計画 おおいの道構想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 (条例) 事業の採択基準、適合状況 | ■ ■ ■ ■ ■ | ■ ■ ■ ■ ■ | ・都市計画道路日出杵築自動車専用道路として位置づけあり (1工区、2工区) (変更なし) ・県土の発展を支える道路整備 (広域ネットワークの整備) に該当 (変更なし) ・地域強靱化計画・同アクションプランに位置づけあり (変更なし) |
| | | 事業の採択法令・採択要件 | 事業の採択基準、適合状況 | ■ | ■ | ・道路法第29条に基づき事業を推進 (変更なし) ・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 (変更なし) |
| 事業の実効性 | ○事業の成立性 | 他事業との関連 | 他事業の実施状況、連携による効果、進捗状況等 | ■ | ■ | ・ラグビーワールドカップ2019までに全4工区の内3工区の完成を目指すし、大分空港への定時性確保と利便性の向上を図る (変更なし) |
| | | 施工時期、期間の制限 技術的難易度 | 工事の主要時期・期間への制限 技術面からの事業の実現性 | ■ ■ | ■ ■ | ・確保 |

* 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

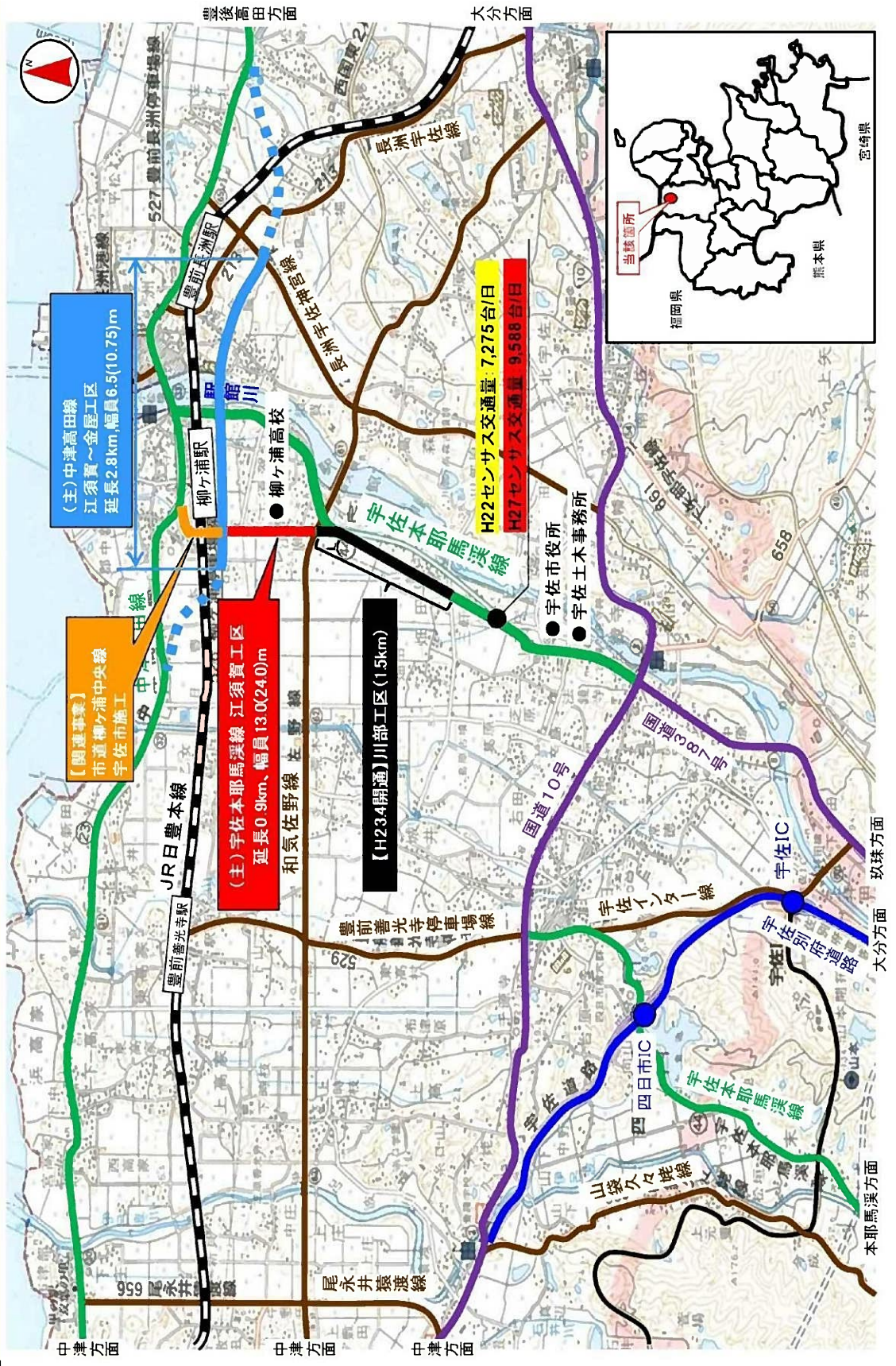
| | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|--|---|---------|-----------|-------------|-------|---------|--|---------|----|---------|----|---------|
| 事業名・路線河川港地区名等 | | 道路改築事業 | | | | | | 主要地方道 <small>うさほんやばれい</small> 宇佐本耶馬溪線 <small>えすか</small> 江須賀工区 | | | | | |
| 所在地・工区名 | | <small>うさ</small> 宇佐市大字 <small>えすか</small> 江須賀 | | | | | | | | | | | |
| 事業の目的 | | <p>・本路線は、幅員狭小で歩道未整備であることから死傷事故が多発している。また、JRガード下は、高さ制限がかかっていることに加え、冠水により通行止めになることもあるなど支障をきたしている。現道部には人家連担部が多く拡幅するには費用が多大となる。このため、市道部分を県道区域指定し4車線へ拡幅を行うことで交通転換による現道の安全性向上、各市街地間のアクセス強化や事業中である中津高田線との連携を図り県北地域の幹線道路ネットワークの強化を図る。</p> | | | | | | | | | | | |
| 再評価基準 | | ・大幅な事業費の増加 | | | | | | | | | | | |
| 未着工・未完了の理由 | | H24年度に新規事業評価を受け、H25年度から測量、設計等に着手しており、H29年度より改良工事に着手している。 | | | | | | | | | | | |
| 事業採択年度 | | 採択年度：平成25年度 | | | | | | 着工年度：平成26年度 | | | | | |
| 事業実施予定期間 | | 当初：平成25年度～平成32年度 | | | | | | 変更：平成25年度～平成34年度 | | | | | |
| 事業の概要 | 計画概要 | <p>【延長・幅員】L=915m、W=13.0(24.0)m 【道路区分】第4種第1級 【設計速度】V=60km/h 【計画交通量】15,000台/日(H42)</p> | | | | | | | | | | | |
| | | 当初計画 | | | 第1回変更(H30年) | | | | | | | | |
| | 計画期間 | H25～H32 | | | H25～H34 | | | | | | | | |
| | 工種 | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) | 数量 | 金額(百万円) |
| | 道路工 | 915m | 360 | 915m | 420 | | | | | | | | |
| | 用地補償費 | 1式 | 370 | 1式 | 820 | | | | | | | | |
| | 測量試験費 | 1式 | 100 | 1式 | 120 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | |
| | 計 | | 830 | | 1,360 | | | | | | | | |
| 変更内容・理由 | <p>・事業期間の延伸は、用地買収が予定通り進まず工事着手が遅れたことによる。 ・用地補償費の増は、調査の結果、曳家工法から構外再築工法となった増等の理由によるもの。</p> | | | | | | | | | | | | |
| 事業費の推移 | 事業進捗の状況 | <p>・H29年度末の進捗状況は66%(事業費ベース)であり、用地取得は85%(面積ベース)となっている。</p> | | | | | | | | | | | |
| | | 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) | | 1,360 | | | | | | | | | | |
| | | | | 単位:百万円 | | | | | | | | | |
| | H25 | 52 | 52 | 測量設計 | | 3.8% | | | | | | | |
| | H26 | 170 | 222 | 測量設計・用地買収 | | 16.3% | | | | | | | |
| | H27 | 409 | 631 | 用地買収 | | 46.4% | | | | | | | |
| | H28 | 146 | 777 | 用地買収 | | 57.1% | | | | | | | |
| | H29 | 127 | 904 | 用地買収・道路工 | | 66.5% | | | | | | | |
| | H30 | 86 | 990 | 用地買収・道路工 | | 72.8% | 再評価 | | | | | | |
| | H31 | 100 | 1090 | 用地買収・道路工 | | 80.1% | | | | | | | |
| | H32 | 100 | 1190 | 道路工 | | 87.5% | | | | | | | |
| | H33 | 100 | 1290 | 道路工 | | 94.9% | | | | | | | |
| H34以降残 | 70 | 1360 | 道路工 | | 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) | ◆交通量、利用形態については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 | | |
| | 地元情勢の変化 | ◆地元情勢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。 ・市役所等との協力体制は整っている。 ・宇佐市柳ヶ浦駅周辺整備促進期成会等から要望を受けている。 ・地元の同意は取れている。 | | |
| 事業の必要性 | 必要性・緊急性 | ◆事業の必要性・緊急性については下記のとおりであり、前回評価時から大幅な変更はない。 ・現道部は幅員狭小で歩道未整備であり、過去5年間で死傷事故が10件発生する事故多发区間である。 またJRガード下は通行制限箇所(高さ3.8m以下)であり、冠水による通行障害が発生しているため、バイパス整備による交通の転換により現道の安全性向上を図る必要がある。 | | |
| | 整備効果 | ◆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。 ・バイパス整備による効果及び交通の転換により、現道の安全性・走行性向上、混雑緩和 ・通行障害箇所の回避 ・事業中である中津高田線と一体となって、東九州自動車道宇佐ICから県北地域・竹田津漁港等へのアクセス強化。 | | |
| 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 | 今回 再評価時 |
| | | | 2.5 | 1.4(残事業5.2) |
| | 費用便益の分析 | 前回:総費用C=7.30億円、総便益B=18.23億円⇒B/C=2.5 今回:総費用C=14.78億円、総便益B=20.87億円⇒B/C=1.4 基準年の変更により総費用及び総便益が増額となった。 上記の他、総費用については工事費及び用地補償費の増によるもの。 | | |
| | 工法の妥当性 | ◆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。 ・道路構造については道路構造令を満足するものとなっている。 ・現道拡幅による複数のルートと比較検討した結果、環境面や経済面、走行・安全性で総合的に優れるバイパス案を最適ルートとして選定し、事業化している。 | | |
| | コスト縮減 | ◆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。 ・市道活用案を採用することによりコスト縮減を図る。 | | |
| 環境等への配慮 | ◆環境等への配慮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。 ・地形改変を最小限とし、他工事の建設発生土を盛土材に利用するなど自然環境への負荷の抑制に配慮する。 ・低騒音、低振動型の建設機械を使用し、生活環境に配慮する。 ・法面部は植生を行い周辺景観との調和を図る。 ・受入土量1000m ³ は、市内の他公共工事の発生土を流用する。 ・埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る。 ・宇佐市景観計画の田園集落景観に該当するため、宇佐市と調整しながら景観配慮に努める。 | | | |
| 事業実施環境 | 事業の実効性 | ◆事業の実効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。 ・宇佐市柳ヶ浦周辺整備促進期成会から要望書提出あり。 ・旧道移管は合意している。 | | |
| | 事業の成立性 | ◆事業の成立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。 ・道路法第29条に基づき、道路管理者として、安全かつ円滑な交通を確保できる構造とするべく事業を実施。 ・「安心・活力・発展プラン2015」、「おおいた土木未来プラン2015」、「おおいたの道構想2015」において、地域ネットワークの整備として推進が位置づけられている。 ・社会資本整備総合交付金事業の交付要綱に基づき事業を実施。 ・都市計画決定されており、都市計画区域(都市計画)マスタープランに位置づけられた路線である。 | | |
| | 事業の特殊性 | ◆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。 ・技術的難易度の高い工法はなし。 | | |
| 対応方針 | 対応方針案 | ・継続 | | |
| | 理由 | ・地元要望があり、事業実施により、現道の安全性・走行性向上、混雑緩和等が図られることから、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 | 道路改築事業 宇佐本耶馬溪線 江須賀工区 | | | |
|--|---|---|-----------|--|
| 総費用 (A) | 施設名 | 整備規模 | 事業費 | 備考 |
| 投資期間 H25～H84 | 道路建設費 | 完成4車線 | 1,348,000 | (残事業 363,000) <small>(調試・用補含む)</small> |
| | 維持管理費 | 主要地方道 | 198,000 | (残事業 198,000) |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業期間 H25～H34 | | | | |
| 維持管理期間 H35～H84 | | | | (残事業 551,000) |
| | 合 計 | | 1,546,000 | 割引前の総費用 |
| 総便益 | 評価項目 | | 便益額 | 備考 |
| 測定期間 H35～H84 | 走行時間短縮便益 | | 4,062,000 | (残事業 4,062,000) |
| | 走行費用短縮便益 | | 726,000 | (残事業 726,000) |
| | 交通事故減少便益 | | 555,000 | (残事業 555,000) |
| (期間の内訳) | | | | |
| 事業完了後 H35～H84 | | | | |
| | | | | (残事業 5,343,000) |
| | 合 計 | | 5,343,000 | 割引前の総便益 |
| 総費用額 (C) | 1,478,000 | 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 394,000) | | |
| 総便益額 (B) | 2,087,000 | 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 2,087,000) | | |
| 費用便益 比 (B/C) | $\begin{array}{l} 2,087,000 / 1,478,000 = 1.41 \div 1.4 \\ \text{残事業 } 2,087,000 / 402,000 = 5.19 \div 5.2 \end{array}$ | | | |
| (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"> ・通行障害箇所の回避 ・事業中である中津高田線と一体となって、東九州自動車道宇佐ICから 県北地域・竹田津漁港等へのアクセス強化。 | | | | |

※現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度とする。

道路事業・街路事業 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たる理由 | ■ | ■ | 4線路のバイパス整備により安全性の向上、宇佐10と豊後高田市方面へのアクセス機能強化及び市事業との連携による早期効果の発現を図る。(変更なし) |
| | | | 路線状況 | ■ | ■ | (前回) 平日交通量7,275台/日 (H22センサス)、歩行者通行量42人/12h (H17センサス) (今回) 平日交通量9,588台/日 (H27センサス) |
| | | | 道路整備構造 | ■ | ■ | 道路幅員5.5~6.0m、歩道未設置(変更なし) 曲線半径160m(基準R>150m)、縦断勾配0.9%(基準1<5%) (変更なし) |
| | | | 緊急輸送道路・啓閉ルートの指定状況 | ■ | ■ | 緊急輸送道路第2次ネットワーク、最優先啓閉ルート【ステップ1】 |
| | | | 緊急を要する現状の課題 | □ | □ | - |
| | | | 集落の孤立化の恐れ及び代替路の確保状況 | □ | □ | - |
| | | | 交通事故発生状況 | ■ | ■ | 死傷事故が10件/5年発生、死傷事故率が67.1件/億台キロ(県管理路線平均42.9件/億台キロ) |
| | | | 通学路の指定状況 | ■ | ■ | 法指定通学路に指定、通学路交通安全プログラムに記載あり(変更なし) |
| | | | 港湾状況 | ■ | ■ | 事業箇所における航行速度が28km/hと低速、など(変更なし) |
| | | | 関連事業との連携調整等 | ■ | ■ | 県道中津高田線道路改築事業及び市道柳ヶ浦中央線道路改築事業の進捗等に著しい影響が生じるため、早急な整備が必要(変更なし) |
| ○整備効果 | 関連事業との連携調整等 | 防災・減災対策に係る効果 | ■ | ■ | 緊急輸送道路、最優先啓閉ルートの整備が図られる。(変更なし) | |
| | | 交通安全対策に係る効果 | ■ | ■ | 法指定通学路0.9km整備(変更なし) | |
| | | 都市空間整備に係る効果 | □ | □ | - | |
| | | ツーリズム支援に係る効果 | ■ | ■ | 宇佐神宮、航空歴史、長洲(庄の市)等観光地へのアクセス道路が改善(変更なし) | |
| | | ネットワーク整備に係る効果 | ■ | ■ | 宇佐市役所、宇佐警察署等の公共施設へのアクセス向上、国道10号と中津高田線を結ぶ幹線道路の整備、宇佐別府道路・宇佐10へのアクセス向上(変更なし) | |
| | | 小規模集落対策に係る効果 | □ | □ | - | |
| | | 老朽化対策に係る効果等その他の効果 | □ | □ | - | |
| | | 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 | □ | □ | 前回: B/C=2.5 今回: B/C=1.4 | |
| | | 費用便益分析(B/C)等 | ■ | ■ | 道路法、道路構造令、道路標示方書に適合した工法を採用(変更なし) | |
| | | 関係法令・技術基準等との適合 | ■ | ■ | 計画断面幅、バイパス案等の種別案の比較を行い、最も経済的なルートを選定(変更なし) | |
| ○工法の妥当性 | 構造案の検討 | ■ | ■ | バイパス案の採用によりコスト削減を図る(変更なし) | | |
| ○コスト削減 | コスト削減に向けた具体的施策 | ■ | ■ | 他工事の建設発生土を盛土材に利用、コンクリート・砕石は再生資材を利用(変更なし) | | |
| 事業手法・工法の妥当性 | ○環境等への配慮 | 地境材、建設副産物の有効利用 | ■ | ■ | 地形変化を最小限とし、他工事の建設発生土を盛土材に利用するなど自然環境への負荷の抑制に配慮する(変更なし) | |
| | | 自然環境への配慮 | ■ | ■ | 低騒音、低振動型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 | ■ | ■ | 法面削りによる周辺景観との調和を図る。宇佐市景観計画の田園集落景観に該当するため、設計の各段階において宇佐市と調整しながら景観配慮に努める。(変更なし) | |
| | | 景観への配慮 | ■ | ■ | 景観文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る(変更なし) | |
| | | 残土処理の状況 | ■ | ■ | 受入土量1000m ³ は、市内の他公共工事の発生土を流用(変更なし) | |
| | | 文化財の保護 | ■ | ■ | 埋蔵文化財調査を行い、関係機関と協議のうえ文化財の保護を図る(変更なし) | |
| | | 地元要望、協力体制 | ■ | ■ | 宇佐市柳ヶ浦酒造協会の提議から要望書提出あり(変更なし) | |
| | | 市町村の協力体制 | ■ | ■ | 旧道移管の合意あり(変更なし) | |
| | | 用地取得の難易度 | ■ | ■ | 地権者全員の事業協力に対する同意書がある(変更なし) | |
| | | 法令等に基づく調整事項 | ■ | ■ | 道路法、河川法、農振法、宇佐市景観条例、文化財保護法等に係る関係機関調整を行う。(変更なし) | |
| 事業の実効性 | 上位計画等との関連 | 都市計画 | ■ | ■ | 都市計画決定されており、都市計画区域(都市計画)マスタープランに位置づけられた路線(変更なし) | |
| | | 地域防災計画・地域強靱化計画 | ■ | ■ | 避難所に指定されている柳ヶ浦小学校までのアクセスルートの一つ | |
| | | その他(交安法指定道路、長寿命化計画など) | ■ | ■ | 交通安全指定道路3号該当区間(付近に柳ヶ浦小学校がある)(変更なし) | |
| | | 事業実施に係る根拠法令(条例) | ■ | ■ | 道路法第29条に基づき事業を実施(変更なし) | |
| | | 事業の採択基準、適合要件 | ■ | ■ | 社会資本整備総合交付金事業の交付要件に基づき事業を実施(変更なし) | |
| | | 他事業との関連 | ■ | ■ | 大分県中津高田線道路改築事業及び宇佐市柳ヶ浦中央線道路改築事業を実施中であり、アクセス性向上、歩道の連続性を図る(変更なし) | |
| | | 工事の実施時期・期間への制限 | □ | □ | - | |
| | | 技術的難易度 | ■ | ■ | 技術的難易度の高い工法はなし(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。

大分県事業評価監視委員会傍聴要領

(趣旨)

第1条 この要領は、大分県事業評価監視委員会設置要綱第4条第4項の規定に基づき、大分県事業評価監視委員会（以下「委員会」という。）の傍聴に関し必要な事項を定めるものとする。

(委員会の開催の周知)

第2条 委員会の開催は公開とし、所定の方法により周知するものとする。周知後に公表内容の変更が生じた場合も同様とする。

2 周知の内容は、委員会の名称、開催日時、場所、議題、傍聴の可否、傍聴人の定員、傍聴手続き、問い合わせ先、その他必要な事項とする。

(傍聴人)

第3条 傍聴人とは、委員長の許可を得て、委員会を傍聴する者をいう。ただし、次の各号のいずれかに該当する者は除く。

- 一 他人に危害を加え、又は迷惑を及ぼすおそれのある物品を携帯している者
- 二 酒気等を帯びていると認められる者
- 三 その他議事を妨害することを疑うに足りる顕著な事情が認められる者

(一般傍聴席の傍聴人の定員)

第4条 一般傍聴席の傍聴人の定員は20人以内とし、議場の大きさによりあらかじめ決定する。ただし、委員長が特別の事情があると認める場合は、委員長は別に定員を決めることができる。

(一般傍聴の受付)

第5条 一般傍聴を希望する者は、委員会当日の会場受付にて先着順で一般傍聴受付簿に氏名、住所を記入する。受付を終了した者は一般傍聴券、資料、傍聴要領の交付を受け、入場することができる。なお、一般傍聴の受付は受付時間内であっても傍聴希望者が定員となり次第終了する。

(一般傍聴券の携帯及び提示)

第6条 一般傍聴者は、一般傍聴券の交付を受け、これを携帯し、事務局員から要求があったときは、これを提示しなければならない。

(一般傍聴券の通用期限)

第7条 一般傍聴券は、交付当日限り通用する。

(一般傍聴人の会議室における遵守事項)

第8条 一般傍聴人は、次の事項を守らなければならない。

- 一 委員長及び事務局員の指示に従うこと。
- 二 静粛にし、拍手その他の方法により賛成、反対の意向を表明しないこと。
- 三 飲食又は喫煙をしないこと。
- 四 みだりに席を離れないこと。
- 五 はち巻、腕章、たすき、ゼッケン、ヘルメットの類を着用したり、張り紙、旗、垂れ幕の類を掲げる等示威的行為をしないこと。
- 六 携帯電話、PHS、ポケットベル等これらの類について会場内での使用は禁止とし、受信音等についても鳴らないようにすること。
- 七 写真撮影、録画、録音等を許可なく行わないこと。
- 八 その他会場の秩序を乱し、又は会議の支障となる行為をしないこと。

(報道関係者の会議室における遵守事項)

第9条 報道関係者は、節度ある取材を行うとともに、委員長及び事務局員の指示に従うこと。

(委員会の一時非公開)

第10条 会議の内容が、大分県情報公開条例（大分県条例平成12年条例第47号）第7条各号に規定する情報に該当する場合、又は会議を公開することにより、公平かつ円滑な審議が著しく阻害され、会議の目的が達成できないと明らかに予想されるとき、委員長は非公開であることを宣言し、委員会を一時非公開とすることができる。

(傍聴人の退場)

第11条 傍聴人は、次の各号に掲げる場合には、速やかに退場しなければならない。

- 一 前条の規定により委員長が非公開であることを宣言したとき。
 - 二 傍聴人がこの要領に違反し、委員長が注意した後もなおこれに従わずに委員長が退場を命じたとき。
- 2 前項第二号の規定により退場を命ぜられた者は、当日再び会議室に入ることとはできない。

(その他)

第12条 この要領に定めるもののほか、傍聴に関して必要な事項は別に定める。

附 則

この要領は、平成15年 4月 1日から施行する。